

LES TRANSPORTS AÉRIENS AUX ÉTATS-UNIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 18 Décembre 1936

PAR

Pierre-Edouard CANGARDEL

JURY :

Président : M. RIPERT, professeur

Suffragants { *MM. de la PRADELLE, professeur*
HAMEL, professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON et R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1936

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***

LES TRANSPORTS AÉRIENS AUX ÉTATS-UNIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 18 Décembre 1936

PAR

Pierre-Edouard CANGARDEL

JURY :

Président : M. RIPERT, professeur

Suffragants { *MM. de la PRADELLE, professeur*
HAMEL, professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1936

Tous droits réservés



INTRODUCTION

*In aeronautics, we are on the opening
verse of the opening page of the chapter
of endless possibilities.*

RUDYARD KIPLING.

L'étude des transports aériens aux Etats-Unis nous est apparue comme particulièrement intéressante, car l'aviation commerciale y a réalisé des progrès rapides ; les dirigeants des transports aériens américains déclarent même avoir obtenu, grâce à leur organisation et à leur matériel, de meilleurs résultats que ceux obtenus en Europe. Or le régime juridique de ces compagnies aux Etats-Unis est très différent de celui des compagnies européennes. Celles-ci sont, le plus souvent, en liaison étroite avec l'Etat, alors qu'outre-Atlantique elles paraissent avoir une plus grande indépendance vis-à-vis des pouvoirs publics.

Mais nous avons pensé que pour présenter une étude complète du transport aérien aux Etats-Unis, nous devrions la fonder sur des recherches à la fois juridiques et économiques. Il manque aux études uniquement commerciales sur l'aviation américaine, une base juridique indispensable. Le droit et l'économie politique doivent être réunis dans l'étude des conditions du transport aérien et du transport lui-même.

Les conditions de l'exploitation, c'est-à-dire les éléments

qui s'imposent au transporteur, sont à la fois juridiques — les diverses formes d'intervention de l'Etat — et économiques : géographie du pays, caractères et goûts des habitants, développement des autres moyens de transport et activité des affaires en général.

Mais cette étude s'applique au cadre de l'exploitation ; le transport lui-même est soumis à des règles juridiques dont l'importance économique ne peut être méconnue. Les problèmes de responsabilité et d'assurance par exemple, peuvent, selon la solution donnée, aggraver ou alléger sensiblement les charges des transporteurs. La détermination de la responsabilité, problème en principe entièrement juridique, doit être faite également en considération d'éléments économiques.

Cette double étude comportait de nombreuses difficultés pour un juriste français ; c'est pourquoi nous nous sommes décidés à rechercher sur place la documentation indispensable. Il y avait tout d'abord des difficultés de terminologie, nées des termes de procédure et des institutions juridiques n'ayant point d'équivalents en français. Les uns et les autres ont été laissés en anglais dans le texte. Des difficultés de recherche ensuite, provenant de l'importance moindre donnée par le droit américain à l'étude de certains problèmes que le droit français met en vedette, comme le contrat de transport. A ces difficultés s'ajoutait le fait que beaucoup de problèmes juridiques n'ont point été tranchés ni par les tribunaux, ni par la législation — sources du droit aux Etats-Unis — et qu'ils n'ont été étudiés que par la doctrine se référant aux principes généraux de la *Common Law*. Toutes ces recherches ont été facilitées et ces difficultés ont pu être en grande partie atténuées grâce à l'amabilité de Mr. Fred D. Fagg Jr,

directeur de l'*Air Law Institute* de Chicago, de Mr. Denis Mulligan, de l'« *Air Commerce Bureau* », de M. R. Valeur, de l'Office français de renseignements aux Etats-Unis, et de nombreuses personnalités françaises et américaines qui nous aidèrent de leurs conseils.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

PREMIERE PARTIE

Les conditions de l'exploitation

Le succès de l'aviation commerciale dépend de deux facteurs, le sol et la mentalité des habitants.

Les Etats-Unis forment un pays massif aux distances considérables sans frontières, c'est-à-dire sans barrières douanières. Il y a 4.400 km. de New-York à San Francisco et 3.000 km. du Nord au Sud, de Chicago à la Nouvelle-Orléans. Ce pays est, de plus, très décentralisé ; les grandes régions économiques sont loin les unes des autres ; celles de l'Est (Pittsburgh, New-York, capitales commerciales), celles du Centre avec Chicago ; le *Middle-West* et ses fermiers ; le Sud (coton et pétrole du golfe du Mexique) et la côte du Pacifique, nouvelle région de grand avenir. Cette décentralisation amène un mouvement perpétuel d'hommes d'affaires pressés, de documents commerciaux dont la transmission est urgente, qui sont tout naturellement disposés à circuler en avion. Ford déclarait qu'en 1927, entre New-York et San Francisco, 7.200 millions de chèques et papiers d'affaires avaient circulé par la voie aérienne ⁽¹⁾. Ces grandes distances favorisent d'autant plus l'avion que la vitesse moyenne commerciale des chemins de fer diminue considérablement avec la distance ⁽²⁾, tandis que l'avion peut la maintenir plus aisément si le balisage et l'infrastructure sont bien organisés. En raison de ce contingent compact et décentralisé, les hommes et le fret ont besoin d'un moyen de transport accéléré.

Le peuple américain aime les nouveautés. Il a une mentalité moderne ; l'avion lui plaît par son caractère nou-

(1) Cf. Rapport préliminaire du C. F. P. Aë. sur l'aviation américaine (1928).

(2) Cf. Henri BOUCHÉ : *Economie du transport aérien en Europe*.

veau, mais surtout parce qu'il permet de gagner du temps. Autrefois, il fallait cinq jours pour aller en chemin de fer d'un océan à l'autre. Actuellement, les services aériens sont prévus de manière à permettre à l'homme d'affaires de quitter son bureau de New-York vers 4 heures de l'après-midi (heure de la fermeture) pour le faire arriver le lendemain matin à l'heure d'ouverture des bureaux de Los Angeles et de San Francisco. Et si les Américains aiment l'avion en grande partie par sport, par esprit moderne, ils ont confiance également en son avenir économique et n'hésitent pas à investir leurs capitaux dans les entreprises de transport aérien.

Ces éléments géographiques et psychologiques sont de très grande importance et ont une influence directe sur l'organisation économique des transports aériens et sur les résultats de l'intervention et du contrôle du gouvernement fédéral.

CHAPITRE I

LES COMPAGNIES DE TRANSPORT AERIEN

L'organisation économique des transports aériens est actuellement conçue d'une manière différente des deux côtés de l'Océan Atlantique.

En Europe, dès la fin de la guerre, de nombreuses compagnies se formèrent pour transporter la poste et les passagers ; ces sociétés, créées au hasard, avec un matériel non approprié aux besoins commerciaux, se réunirent. Cette fusion fut faite par les compagnies elles-mêmes, sans intervention de l'Etat. Puis, pour permettre une meilleure organisation des subventions à l'aviation commerciale, celui-ci intervint à son tour. En France, la loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'aviation marchande a permis la création d'une société unique : Air-France, dont l'Etat est actionnaire tout-puissant. Il en est de même en Allemagne, avec la Deutsche Luft Hansa, et en Italie, avec l'Ala Littoria.

Aux Etats-Unis, au contraire, l'aviation commerciale n'a pas dépassé le premier stade de la concentration, le gouvernement fédéral cherchant à diminuer progressivement l'aide qu'il accorde aux diverses compagnies de transport aérien. Ces sociétés sont essentiellement privées, constituées et organisées comme toutes les autres sociétés américaines.

Nous étudierons dans ce chapitre leur constitution et leur organisation.

§ 1. — RÈGLES DE CONSTITUTION

Il n'y a, en principe, aucune règle spéciale pour la création de sociétés désirant participer soit à la construction, soit à la vente, soit à l'exploitation d'aéronefs (1). Elles peuvent être créées librement, suivant les règles de droit commun applicables à la constitution de n'importe quelle société commerciale. La formalité de constitution se nomme l'*incorporation*, qui permet de jouir de la personnalité morale. De plus, une société valablement créée dans un des Etats de l'Union selon les lois en vigueur dans cet Etat sera tenue pour valable dans tous les autres Etats de l'Union.

C'est ainsi que la majorité des sociétés de transport aérien ont été constituées dans l'Etat de Delaware, suivant en cela l'habitude de plus de 50 % des sociétés américaines. Dans cet Etat aucune règle spéciale de constitution n'est indiquée pour les compagnies de transport aérien (2), et ce sont les règles générales pour la constitution des sociétés qui sont appliquées. Les avantages de ces règles sont surtout d'ordre fiscal : pas de taxes spéciales sur les titres, pas d'impôts sur le chiffre d'affaires des sociétés, mais seulement une taxe modérée sur le capital. La loi n'exige qu'un siège social de pure forme, et la société n'est représentée le plus souvent que par un agent

(1) Cf. H.-L. BROWN : *Aircraft and Law*, p. 100. Quelques Etats comme le Texas exigent cependant certaines formalités prévues par des lois spéciales.

(2) *Forms for Organizing Delaware Corporations* (Corporation Service Cy, Wilmington, Delaware) et *Digest of the Delaware Corporation Law*, as amended 1933 (même édition).

résidant dans les limites de l'Etat. Ces sociétés jouissent de nombreux avantages, car elles peuvent émettre des actions privilégiées, avoir une existence perpétuelle et participer à des *trusts* par la possibilité d'enlever le droit de vote à certaines actions. Ces lois sont faites pour attirer les sociétés en formation. Des organismes spécialisés s'occupent de la possibilité pour elles d'exploiter dans les autres Etats sans modifications à l'acte de constitution.

§ 2. — ORGANISATION ÉCONOMIQUE

Les sociétés de transport aérien commencèrent à se former vers 1925, date à laquelle la loi Kelly ⁽³⁾ obligea le *Postmaster General* à faire transporter la poste aérienne par des compagnies concessionnaires. Ce furent souvent des filiales de sociétés construisant les avions, afin d'assurer un débouché à leur production. Un phénomène semblable s'est d'ailleurs produit en France pour les compagnies Latécoère et Farman. Aux Etats-Unis, on vit par exemple créer *Boeing Air Transport*, *Boeing Airplane Company*, en 1927. Celle-ci servit de champ d'essais à un appareil alors nouveau, le 40 B. Boeing.

En dehors de ces sociétés filiales de constructeurs, les autres compagnies de transport se créèrent un peu au hasard sans plan d'ensemble, sans capitaux surtout. Elles étaient dirigées par d'anciens pilotes de guerre et possédaient un matériel souvent mal approprié et très en retard sur l'aviation européenne. Leur grand nombre, la dispersion des efforts sont plus évidents encore vers 1927, année où le public américain devint « *air-minded* » ⁽⁴⁾. Les

(3) Cf. Chapitre 3, Sec. 1.

(4) Acquit le goût de la navigation aérienne.

grands raids transatlantiques de Lindbergh et des pilotes américains qui le suivirent amenèrent un véritable enthousiasme pour l'aviation, qui n'était pourtant pas encore prête.

La confiance était prématurée, et les capitaux qui affluaient se dispersèrent sur des compagnies qui n'avaient ni l'expérience suffisante ni la prudence nécessaire pour faire face aux difficultés financières. Beaucoup disparurent, et un mouvement de concentration, sous la forme des *trusts*, classique aux Etats-Unis, se forma. Une société était créée qui détenait le pouvoir sur un certain nombre de compagnies de transport, en ayant la majorité des voix par des actions privilégiées ; cette société fusionnait les compagnies de transport s'il y avait lieu, en diminuait les fais généraux et les aidait de son appui financier.

Les principaux *trusts*, qui dominaient les transports aériens et qui furent favorisés par le *Postmaster General*, apparurent en général vers 1930. Citons :

— L'*United Aircraft and Transport Corporation of Delaware*, société holding, ayant la majorité dans des compagnies de transport comme les *United Air Lines* et *Boeing Air Transport*, dans des compagnies de construction de moteurs et d'avions comme *Boeing Aircraft Cy*, *Hamilton Standard Propeller Cy*, *Pratt & Whitney Aircraft Cy*, *Sikorsky Aviation C^{on}*, *Chance Vought C^{on}* et diverses sociétés subsidiaires. L'avantage de cette combinaison était de réunir des constructeurs de cellules d'avion, de moteurs et d'hélices et des exploitants, ce qui permettait d'obtenir pour le transport le matériel convenant exactement aux besoins.

— L'*Aviation Corporation* fut formée uniquement de compagnies de transport. Celles-ci suivirent, dès 1925, le mouvement de fusion et de rationalisation. C'est ainsi que

la *Bee Line*, créée en 1923, devint en 1925, après fusion, la *Colonial Air Transport*. Cette société fut ensuite incorporée avec 3 autres lignes dans l'*Aviation Corporation*, société *holding* fondée en 1929 par des financiers de New-York. En 1930, nouvelle fusion avec l'*Universal Aviation Corporation*, formée d'une dizaine de sociétés absorbées depuis 1925, comme les *Northern Air Lines*, *Southern Air Transport*. L'*Aviation Corporation*, étant en difficulté, fut à son tour contrôlée par une autre compagnie « *holding* » : la *Cord Corporation*.

— La *General Aviation* est le troisième groupement important. Il fut créé par le grand *trust* automobile, la *General Motors*. En 1931, cette société aida la *Western Air Express*, en difficultés financières, et acquit 51 % du capital. La *General Aviation* prit ensuite des intérêts dans la *North American Aviation* et la *Transcontinental Air Transport* ; celle-ci effectuait le même service que la *W. A. E.* et lui fut réunie.

Il y avait donc, en 1931-32, des groupements financiers dirigeant toute l'activité des transports aériens ; au manque d'organisation, soutenu par une audace sportive des premières compagnies, avait succédé une direction purement financière. Mais à la suite de la rupture des contrats postaux, le 9 février 1934, les nouvelles lois postales ⁽⁵⁾ interdirent aux sociétés de construction d'avions ou d'accessoires ⁽⁶⁾ de posséder des lignes aériennes. Les groupements durent être dissous. L'*United Aircraft and Transport Corporation* fut réorganisée en juin 1934, suivant un plan accepté par les actionnaires : pour chaque action détenue, celui-ci recevait des parts d'action des nouvelles

(5) Chapitre III, Section 1.

(6) Comme la *Sperry Corporation*.

sociétés indépendantes créées. L'*Aviation Corporation* et la *Cord Corporation* se séparèrent de leurs lignes aériennes, qui formèrent les *American Air Lines, Inc.*, auxquelles sont jointes les *Canadian Colonial Airways, Inc.*, pour la ligne de Montréal. De même, la *General Aviation* vendit en 1934 ses intérêts dans la *T. W. A.* et dans la *Western Air Lines*.

Il y a donc, maintenant, en principe, indépendance totale des compagnies de navigation aérienne à l'égard des constructeurs.

CHAPITRE II

LE CONTROLE GOUVERNEMENTAL

Dans la plupart des Etats, le développement si rapide des transports aériens a nécessité des mesures de contrôle et de surveillance de la part de ceux qui sont chargés d'assurer la sécurité publique. Il est essentiel, en effet, de diminuer les risques d'accidents et l'intérêt du passager se rencontre ici avec celui de tous les habitants exposés aux risques de chute des aéronefs. Les pouvoirs publics ont donc agi ; la surveillance et le contrôle portent généralement sur la construction et l'entretien des avions, sur les qualités physiques et d'entraînement au vol des pilotes. Il existe ainsi aux Etats-Unis un contrôle exercé par le gouvernement fédéral. Mais la constitution de ce pays repose sur le principe que les organes du gouvernement ne peuvent exercer que les pouvoirs qui leur sont délégués. Ce sont les assemblées des Etats qui ont l'autorité retenue. En général, tout ce qui est inter-étatique (*interstate*) est soumis au gouvernement fédéral ; au contraire, tout ce qui est intérieur à un Etat, c'est-à-dire intra-étatique (*intra-state*) est soumis à la juridiction de l'Etat en question.

L'aviation commerciale américaine, qui est à la fois inter-étatique pour les grands parcours et intra-étatique pour les parcours ne sortant point des limites d'un Etat, subit donc une double juridiction, un double contrôle. Un troisième contrôle est même en train d'apparaître : le

contrôle exercé par le Sénat. Celui-ci ne porte que sur les accidents survenus aux avions des lignes régulières. Il est né de l'émoi causé à de nombreux sénateurs par la disparition d'un de leurs collègues dans un accident d'avion.

SECTION I

LE CONTROLE FEDERAL

§ 1. — L'AIR COMMERCE ACT

Le texte fondamental concernant le contrôle fédéral sur les transports aériens est l'« *Air Commerce Act* » (1), qui constitue la charte de l'aéronautique civile des Etats-Unis. S'il ne fut promulgué que le 20 mai 1926, cet *Act* est le fruit d'une longue campagne entreprise dès la fin de la guerre par le « Comité de la loi pour l'Aéronautique » créé par la grande association des avocats américains, l'*American Bar Association*. Ce comité sentait la nécessité d'une loi fédérale afin d'unifier les lois des Etats, dont la diversité rendait le commerce inter-étatique et le contrôle sur les aéronefs très difficile, et pour donner un statut aux transports aériens afin de favoriser leur développement. Ce travail fut longtemps arrêté pour des raisons d'ordre constitutionnel. Il était nécessaire de trouver une base juridique solide à cette organisation gouvernementale de l'aviation commerciale, afin de rassurer les capitaux qui voudraient s'y investir, mais cette base devait être recherchée dans les pouvoirs délégués par les Etats au gouvernement fédéral.

(1) Voir la traduction complète aux *Documents*, p. 183.

On étudia successivement divers moyens constitutionnels pour établir la réglementation fédérale. Tels furent :

1° La compétence fédérale en matière d'amirauté. Une des premières propositions de loi fut basée sur ce pouvoir fédéral qui donne au gouvernement le droit de réglementer la navigation maritime. Mais l'évolution de ce pouvoir s'est toujours maintenue dans le champ des transports maritimes et ne s'est jamais étendue à une autre forme de transport.

2° Le pouvoir militaire. En raison de l'utilité de l'aviation commerciale, par l'emploi immédiat en cas de guerre de ses appareils et de ses pilotes, on pensa donner au pouvoir militaire le contrôle des transports aériens. A cette idée, dont l'origine doit être recherchée dans la guerre qui venait de se terminer, les délégués au Congrès ne donnèrent point suite. Ils pensaient que les différences entre les appareils militaires et commerciaux iraient en croissant, et que l'emploi de ces derniers à des fins militaires deviendrait de moins en moins utile.

3° Le pouvoir fédéral de signer des traités. Cette question, très discutée, par la doctrine est celle de savoir si le gouvernement fédéral, par son pouvoir de conclure des traités internationaux, peut, après la ratification du Sénat, réglementer ainsi le droit interne. La plupart des auteurs n'admettent pas cette suppression du droit des Etats (2).

4° La « clause de commerce », qui accorde au gouvernement fédéral le pouvoir de réglementer le commerce inter-étatique. Elle fut employée pour l'*Air Commerce Act*. Cette clause ne fut pas d'ailleurs exactement respectée, car l'étude de la loi ne nous montre pas une réglementation économique et financière de l'aviation, mais

(2) Cf. p. 11° P. Ch. I, Sec. 1.

plutôt un ensemble de lois destiné à protéger et à régir la naissance saine de l'aéronautique. Cet Act fut amendé plusieurs fois, mais sa structure resta toujours la même. Il déclare notamment (3) que l'espace aérien navigable est celui situé au-dessus des altitudes minima de sécurité et que cet espace est soumis à une liberté complète. Le Congrès ajoutait qu'il avait une complète souveraineté sur cet espace, ce qui amena les protestations des Etats particuliers. Aussi le Congrès déclara-t-il qu'il ne s'agissait que de commerce inter-étatique, pour lequel il a le droit de légiférer afin d'empêcher que les intérêts de la nation soient soumis à la merci d'une portion d'habitants d'un seul Etat.

Cet Act, dans les articles 2 et 3, donne au Ministre du Commerce la haute main sur l'aéronautique civile. Celui-ci organisa alors la création d'un bureau spécial, l'*Air Commerce Bureau* (Bureau du Commerce aérien), à la tête duquel est un directeur ; ce bureau était issu d'un ancien service, de peu d'importance : l'*Aeronautics Branch*.

§ 2. — ORGANISATION DE L'AIR COMMERCE BUREAU

Ce Bureau est divisé en 4 sections et 2 grandes divisions (4) : l'*Air Regulation* (division de la réglementation aérienne) et *Air Navigation* (division de la navigation aérienne). Celle-ci n'a pas à être étudiée ici, car elle ne se rapporte pas au contrôle fédéral sur la navigation aérienne, objet de cette section.

(3) Cf. Documents : l'*Air Commerce Act*. Section 10, Espace aérien navigable.

(4) Voir le tableau de l'organisation de ce Bureau.

A. — *Les sections*

La section administrative est chargée spécialement des questions financières, c'est-à-dire des affectations budgétaires. Deux titres du budget sont consacrés à l'*Air Commerce Bureau* : *aircraft in commerce*, qui couvre les dépenses générales du Bureau, et *air navigation facilities*, servant aux dépenses des routes aériennes fédérales. Cette section s'occupe de tout le travail administratif en général, c'est-à-dire des questions de personnel, d'achat de matériel et des questions juridiques.

La section « *development of flying equipment* » (développement du matériel volant) fut créée en 1934, pour aider à la construction de nouveaux types de moteurs et d'appareils. Ses premiers efforts portèrent sur l'aviation privée pour augmenter la sécurité et la facilité des manœuvres de contrôle et pour diminuer les prix ⁽⁵⁾. Pour y parvenir, la section créa des concours dotés de primes.

La section « *information et renseignements* » est chargée des relations entre l'*Air Commerce Bureau*, l'industrie aéronautique et le public. Ses attributions sont variées. Le Bureau doit d'abord réunir toutes les informations relatives à l'aéronautique commerciale américaine dans le périodique mensuel *Air Commerce Bulletin*. Il publie des renseignements et statistiques sur les routes aériennes et leur équipement, des renseignements non périodiques sur des questions spéciales, techniques ou non ; recueille tous les documents sur les accidents. Il a ainsi fait paraître 22 documents non périodiques remis à jour, 8 rapports

(5) M. Vidal, le directeur actuel de l'*Air Commerce Bureau* a porté spécialement ses efforts sur ce point et a fait une campagne vigoureuse en faveur de l'avion privé à \$ 1.000 sans primes de l'Etat.

sur l'action de certains comités aéronautiques, et des statistiques remarquables sur toute l'activité aérienne.

La section des aérodromes et de la cartographie a une double mission ; d'abord conseiller les municipalités qui désirent créer ou améliorer leurs aérodromes sur l'emplacement à choisir et sur l'équipement à employer. Cette section est chargée de classer ces aérodromes soit en aéroports, soit en champs d'atterrissage de secours. L'autre fonction de cette section est d'établir des cartes aéronautiques indiquant l'emplacement de toutes les aides à la navigation.

B. — *La division de la réglementation aérienne* (*Air Regulation*)

L'organisation intérieure de cette division correspond aux divers services qu'elle doit rendre : licences, réglementation et inspections, prévus dans la section 3 de l'*Air Commerce Act*.

Licences. — Les licences sont accordées par le Ministère du Commerce aux pilotes, qui peuvent, selon leur entraînement au vol, obtenir une licence de difficulté variée. Après un examen médical du pilote, les licences sont classées suivant une hiérarchie provenant du nombre d'heures de vol. Pour les pilotes non commerciaux, ce sont les licences d'élève, d'amateur (25 heures de vol seul), privées (50 h.) ; et pour les pilotes commerciaux, soit la licence limitée (50 h.), qui ne permet d'emmener des passagers payants qu'autour de l'aérodrome, soit la licence de pilote de transport (200 h.), avec nécessité de connaissances techniques sur l'aviation, la météorologie et la navigation aérienne. Ces licences doivent être renouvelées tous les 6 mois pour les pilotes commerciaux, annuellement pour les au-

tres ; ce renouvellement s'accompagne d'un examen physique.

Des licences doivent être accordées aussi aux mécaniciens, soit à ceux qui réparent les cellules des aéronefs (*airplane mechanics*), soit à ceux qui réparent les moteurs (*engine mechanics*). Cette licence s'obtient après un an de pratique et un examen devant l'inspecteur de l'*Air Commerce Bureau*, pour l'*airplane mechanic* ; mais il faut 2 ans de pratique pour l'*engine mechanic*.

Les réparateurs de parachutes sont chargés de replier et d'inspecter ceux qui n'ont pas été employés pour s'assurer de leur bon état d'entretien ; ils doivent aussi savoir réparer les déchirures. Un examen pratique est nécessaire pour cette licence.

Les aéronefs doivent être immatriculés. Ils sont soumis en plus à l'accord d'une licence de la part du Bureau. Celui-ci, après avoir étudié d'une manière très détaillée tous les points des plans et spécifications, les usines de construction, fait effectuer un vol d'essai ⁽⁶⁾. Les moteurs employés sur un appareil licencié doivent être d'un type approuvé par le Bureau ⁽⁷⁾, ainsi que les hélices (sauf pour les appareils pesant moins de 1.000 livres)). De même, des certificats d'approbation sont décernés aux planeurs, parachutes et accessoires d'aéronefs.

Quand un appareil a été endommagé et nécessite des réparations, il peut être de nouveau licencié, s'il est démontré à la section technique, en conformité avec l'opinion d'un inspecteur, que la partie réparée est aussi solide

(6) Le Ministère du Commerce a édité sous le titre : « *Airworthiness requirements for Aircraft*. *Aeronautics Bulletin* n° 7 A » les spécifications réclamées au constructeur.

(7) Cf. : *Airworthiness requirements for Engines and Propellers*. *Aeronautics Bulletin*, n° 7 G.

qu'auparavant. Certaines organisations ont même reçu l'autorisation de faire les réparations si elles se conforment aux réglementations du commerce aérien (8).

Réglementation du commerce inter-étatique. — Tous les services aériens commerciaux réguliers doivent obéir aux règles du trafic, prévues par la Section 3 (c) de l'*Air Commerce Act* ; de nouvelles règles ont paru (9) fixant l'altitude uniforme à laquelle les avions des services réguliers doivent voler pour éviter une collision ; il existe aussi des altitudes prévues pour ceux allant vers l'Ouest, pour ceux se dirigeant vers l'Est et pour ceux qui croisent des lignes régulières. Des stations de contrôle du trafic ont été installées dans les zones les plus chargées (Newark, Cleveland, Chicago) ; elles doivent se tenir au courant des mouvements de tous les appareils en vol sur les différentes lignes et pourront leur donner des ordres de changement de vitesse ou de direction.

Les lignes régulières sont obligées, pour pouvoir exploiter, de posséder un certificat d'aptitude délivré par le Ministère du Commerce. Ce certificat est nécessaire pour exploiter, mais ne peut être refusé (10) que quand la ligne régulière n'est pas en accord avec les standards de sécurité fixés par le Ministre du Commerce. Si celui-ci, après l'accord d'un certificat, s'aperçoit que la ligne n'a plus la sécurité exigée, il peut suspendre ou révoquer ce certificat, ce qui arrête l'exploitation, sous peine des sanctions prévues dans l'*Air Commerce Act*. Le possesseur de ce certificat peut alors intenter un recours dans les délais fixés et

(8) Cf. : *Air Commerce Regulations governing Alterations and Repairs to licensed aircraft*, publié dans *Aer. Bulletin*, n° 7 H.

(9) Cf. : *Journaux français* du 27 août 1936.

(10) Cf. : *Air Commerce Act*, sec. 3 f. Voir aux documents.

d'après les documents qui lui sont fournis, le Ministre maintient ou annule sa décision.

Les principales règles de sécurité prévues sont les suivantes ⁽¹¹⁾ : Les aéronefs devront être adaptés aux conditions du service qu'ils devront fournir, et devront notamment avoir effectué un certain nombre d'heures de vol, dont des heures de vol de nuit. Ces appareils devront comporter certains accessoires pour assurer la sécurité des passagers : ceintures aux sièges des passagers, extincteurs d'incendie, cabine spéciale pour les vols à haute altitude (plus de 18.000 pieds). L'idée générale de cette réglementation est la sécurité ; c'est ainsi que les règles pour les vols de nuit sont plus sévères, seuls les multimoteurs pouvant continuer à voler un moteur arrêté, peuvent être employés pour le transport des passagers, s'ils possèdent un poste de radio émetteur-récepteur.

Inspection. — Cette recherche constante de la sécurité, préventivement par l'accord de licences aux appareils et aux pilotes, par l'édiction des règles de vol, se complète par une inspection fréquente des avions, des pilotes et des écoles. Des inspecteurs répartis dans 9 centres font partie de 2 grandes catégories : la première comprend des pilotes expérimentés, mais qui ont aussi une connaissance générale de la construction aéronautique, et qui sont chargés des examens pour l'accord des licences aux pilotes et aux mécaniciens, de la surveillance des aéronefs et des écoles de pilotage. Ils sont dirigés et contrôlés par des inspecteurs en chef (9 au total), chacun à la tête d'un district d'inspection. La deuxième catégorie comprend des inspecteurs stationnés dans les diverses usines d'aviation, connaissant

(11) Cf. : *Air Commerce Regulations governing Scheduled operations of Interstate Airlines Service*. *Aeronautics Bulletin*, n° 7 E.

parfaitement la technique aéronautique et chargés de surveiller la construction.

La sécurité ainsi obtenue n'est pas encore suffisante pour qu'il n'y ait plus d'accidents, mais il importe de connaître, quand il s'en produit, les causes de cette défaillance. Si l'accident est peu important, sans conséquences graves, le Bureau se fie au rapport écrit de l'inspecteur, qui a fait une enquête contresignée par le propriétaire de l'appareil. Si l'accident est grave, l'inspecteur fait son rapport qu'il transmet au Bureau ; celui-ci peut alors lui demander de rechercher la cause exacte de l'accident par tous les moyens. L'inspecteur peut notamment citer des témoins, déférer le serment et obtenir communication de tous les documents pouvant être utiles. Il tiendra une audience publique où toutes les personnes qui connaissent un fait pouvant faciliter la découverte des causes de l'accident seront obligées de venir témoigner. Un rapport général, comprenant le résultat des enquêtes et des auditions, est envoyé, en cas d'accidents mortels, au bureau des accidents, à Washington. Ce bureau est composé de 5 fonctionnaires de l'*Air Commerce Bureau*, et il peut convoquer certains spécialistes, pour déterminer son opinion sur des questions telles que : les conditions atmosphériques, l'infrastructure ou la responsabilité des *dispatchers* (12). Le rapport est ensuite communiqué à la section de la sécurité, qui établit les causes probables de ces accidents. Le Ministre au Commerce, dès qu'il a pris connaissance de ces rapports, les publie et prend les mesures correctives nécessaires pour éviter dans l'avenir de semblables accidents, notamment en infligeant une amende de

(12) Les *dispatchers* sont des personnes chargées d'assurer la direction des opérations d'atterrissage et de décollage sur les aérodromes.

500 dollars par infraction aux compagnies qui n'auraient pas respecté le règlement.

A ce contrôle fédéral de la sécurité s'est ajouté, dernièrement, un contrôle parlementaire. Le Sénat s'est, en effet, ému des accidents d'aviation quand il a appris la mort de l'Hon. Sénateur Cutting, lors de la chute du « *Sky-Chief* » ⁽¹³⁾ le 6 mai 1935. Dans une résolution du 7 juin 1935 ⁽¹⁴⁾, il décida d'autoriser le Comité sénatorial du commerce à étudier les causes de l'accident et des autres accidents survenant par la suite, d'étudier les moyens de sécurité employés et les conditions du contrôle fédéral. Ce comité sera tenu de se faire une opinion par les moyens habituels (auditions de témoins, notamment de directeurs de service de l'*Air Commerce Bureau*) et d'indiquer la législation à adopter dans l'intérêt de la sécurité pour le commerce aérien inter-étatique.

SECTION II

LE CONTROLE DES ETATS

Les Etats sont seuls compétents, d'après la Constitution, pour réglementer les problèmes intra-étatiques ; et malgré les avantages d'une législation unique, le commerce aérien à l'intérieur des Etats a donné lieu à des solutions différentes de la part des 48 Etats américains.

Pour assurer le contrôle, certains Etats créèrent des organismes de forme et de rôle très variable, soit qu'ils

(13) Service régulier entre New-York et Los Angelès de la *T. W. A.* Cet accident fit 4 victimes et 9 blessés.

(14) Résolution du Sénat, n° 146, 74^e Congrès, 138^e session publiée dans *U. S. Av. R.* : 297 (1935).

aient voulu montrer leur indépendance ou conserver une législation élaborée avant la législation fédérale de 1926 (*Air Commerce Act* et *Règlements de l'Air Commerce Bureau*). Certains Etats eurent recours à des commissions ou à des fonctionnaires spécialisés dans les questions aéronautiques. D'autres, au contraire, plus dociles, laissèrent entière liberté à leurs organes législatifs, qui presque toujours déclarèrent reconnaître pleine autorité aux règles fédérales sur la circulation et aux licences du Ministère du Commerce.

Dans cette section nous nous limiterons aux Etats, ayant des organismes spéciaux avec des règles de contrôle aéronautique propres, l'application des lois fédérales par les autres ne soulevant aucune difficulté.

§ 1. — FORME ET COMPOSITION DES ORGANISMES RÉGLEMENTAIRES DES ETATS.

Trente-quatre Etats ont ainsi des commissions chargées de l'étude de la réglementation aéronautique ⁽¹⁵⁾. Ce peuvent être soit des services existant déjà et s'occupant de travaux publics, véhicules à moteur, chemins de fer ou routes, soit des commissions spécialement créées pour l'étude des questions aéronautiques, soit enfin des fonctionnaires comme l'*adjutant general* ou le secrétaire de l'Etat.

La composition de ces commissions est très variable. Aucune n'est exactement semblable à celle d'un Etat voisin. Les points communs sont les suivants :

— *membres nommés*, le plus souvent par le gouver-

(15) Cf. le tableau exact des organismes des 48 Etats, publié dans le *Digest of State Aeronautical Legislation. Aeronautics Bulletin*, n° 18.

neur, quelquefois par cooptation des premiers membres nommés ⁽¹⁶⁾, ou d'office en raison de leurs fonctions.

— *durée* : de 3 à 5 ans, sauf pour l'Etat de New-York où la commission a une existence temporaire, renouvelée tous les ans.

— *nombre des commissaires* : en général de 3 à 6, étant par exception de 12 pour l'Etat de New-York.

— *fonction gratuite*.

— *conditions de nomination* : les lois réglant la forme des commissions exigent certaines conditions de la part des commissaires. Dans la plupart des cas elles fixent un minimum de connaissances aéronautiques ou techniques (3 ans dans des affaires d'aviation, ou pilote de transport, ou bien connaissance suffisante des qualités techniques d'un avion). Sont membres d'office soit des fonctionnaires, soit des parlementaires ; les fonctionnaires viennent des services chargés d'étudier les moyens de transport : chemins de fer, routes ou travaux publics ; les parlementaires ne font partie que de la commission de l'Etat de New-York ⁽¹⁷⁾.

§ 2. — ATTRIBUTIONS.

Ces commissions ont une grande variété d'attributions, mais le but de leur création, leur fonction essentielle est la réglementation aéronautique.

Les règles du trafic sont établies de pleine autorité par les commissions, sauf pour 7 d'entre elles dont les pouvoirs sont limités par la législation, qui a adopté quelques-unes des règles fédérales de l' « *Air Navigation* ». Celles-

(16) Maryland.

(17) 3 sénateurs, 5 membres de l'Assemblée, le Président du Sénat et le Speaker de l'Assemblée.

ci ne peuvent réglementer que les questions non décidées par la législation. Mais parmi les Etats ayant accordé les pleins pouvoirs réglementaires à leur commission apparaît une grande différence de mentalité ; certains ⁽¹⁸⁾ déclarant n'admettre les règles fédérales de trafic que si elles ne sont pas opposées aux principes juridiques de l'Etat, d'autres au contraire déclarant soumettre ces principes aux règlements du trafic aérien du Ministère du Commerce ⁽¹⁹⁾.

Les licences réclamées dans les Etats pour les aéronefs et les pilotes sont le plus souvent des licences fédérales ; mais certains d'entre eux demandent la possession d'une licence spéciale délivrée par l'Etat ⁽²⁰⁾.

L'aviation commerciale est soumise à une réglementation par certaines de ces commissions, mais elle jouit en général d'une grande liberté, en raison des avantages dont bénéficient les Etats, grâce à elle. Certains Etats :

— ne permettent pas l'emploi d'aérodromes pour le trafic commercial, s'ils ne sont pas reconnus ou licenciés par la commission (Massachussets, New-Jersey) ;

— ne permettent pas aux *common carriers* ⁽²¹⁾ d'exercer leur trafic intra-étatique sans une licence de l'Etat ou un certificat d'aptitude délivré par la Commission. Ce certificat est différent du permis d'exploitation fédéral ; cette licence ou ce certificat sont le plus souvent accordés moyennant paiement d'une taxe. Le nombre des licences délivrées a été de 7 pour le Colorado, où 3 ont été refusées, 2 pour le Maryland et 6 au Nevada ;

(18) Arizona, notamment.

(19) California, Kentucky, New-Mexico.

(20) Voir le tableau publié dans le *Digest of State Aeronautical Legislation. Aeronautics Bulletin*, n° 18, page 85.

(21) Cf. II^e partie, chap. 2, section 1.

— obligent à avoir une assurance, calculée forfaitairement, pour les risques du transport des passagers, d'après la capacité des avions ou d'après le nombre total des avions en exploitation ⁽²²⁾ ;

— font payer une taxe spéciale aux *common carriers* non résidents dans l'Etat (Virginie) ;

— aident les transports aériens par l'entretien et l'exploitation de stations de renseignements météorologiques (Etat de New-York).

Il y a enfin une multiplicité d'attributions, comme d'établir des routes aériennes d'Etat (Arizona) ; d'encourager l'aviation (Michigan) ; de faire des rapports au gouverneur et d'établir des zones interdites (Connecticut) ; de faire des enquêtes sur les accidents et d'étudier les projets de réformes de la législation aéronautique.

Ces attributions si variées reposent toujours sur la même idée : assurer la sécurité par un contrôle. Mais il s'y joint parfois aussi un intérêt fiscal.

(22) Cf. II^e partie, chap. 4, sur l'assurance.

CHAPITRE III

L'AIDE GOUVERNEMENTALE

S'il est nécessaire pour assurer la sécurité des habitants d'un Etat que celui-ci contrôle les transports aériens, le développement de ces derniers a non moins besoin de l'appui de l'Etat. Les compagnies d'aviation, en effet, ne sont pas encore arrivées à équilibrer leurs ressources commerciales et leurs dépenses. Les Etats doivent donc intervenir selon des modalités qui dépendent de la politique générale des gouvernements (1). La prédominance des considérations politiques dans l'intervention de l'Etat en matière aéronautique se manifeste par le rôle prépondérant des autorités militaires, par leur influence sur la formation du personnel et l'hostilité à l'égard des entreprises étrangères. En Europe, c'est sous la forme de subventions que se manifeste l'appui étatique. Celles-ci sont nécessaires en raison des conditions mêmes de l'exploitation aéronautique en Europe. En effet, les lignes susceptibles d'être concédées sur le continent ne permettent pas la réalisation de bénéfices assurant l'indépendance de la société exploitante. En outre, les régions économiques à desservir sont centralisées, peu distantes, les lignes doivent lutter contre un réseau dense de voies ferrées déjà existantes. Enfin la diversité des pays survolés est une source de difficultés nouvelles.

(1) Cf. H. OPIKOFEK : *L'Aéronautique commerciale internationale et l'administration nationale*.

Les subventions sont susceptibles de revêtir deux formes distinctes. La *subvention directe* se réalise au moyen d'un contrat entre l'Etat et l'entreprise subventionnée. Elle est calculée soit d'après le kilométrage exploité et la puissance des moteurs (afin d'accroître la sécurité) comme en Angleterre, soit d'après la capacité de transport, comme en France et en Hollande. En revanche, l'Etat se réserve un droit de co-administration, ou bien il réserve à ses nationaux un droit exclusif de souscription lors des émissions dans le public (c'est le cas en Angleterre, en Italie, au Portugal). Quant aux *subventions indirectes*, elles prennent la forme d'exonérations fiscales, d'ouvertures de crédits, de garanties et participations financières diverses. Enfin l'Etat se charge d'établir les aéroports, met à la disposition des compagnies ses services météorologiques.

Aux Etats-Unis, la tradition était de respecter la libre concurrence et même de la faire jouer le plus possible, tout au moins jusqu'à l'expérience Roosevelt. Les compagnies de transports aériens ont toujours considéré que leur déficit devait être temporaire, et les résultats montrent en effet que l'équilibre financier tend à s'établir. Les lignes entrèrent en relation avec l'Etat quand celui-ci abandonna le transport de la poste aérienne, qu'il avait assumé primitivement. Dès 1925, les sociétés privées entrèrent en concurrence pour obtenir ce transport qui leur assurait un revenu de base très avantageux. La loi fondamentale, le *Kelly Act*, fut révisée et amendée plusieurs fois, pour transformer et simplifier le mode de calcul des primes de compensation accordées. L'excès même de ces primes amena une sanction, discutée mais énergique, du *Postmaster General* : la rupture des contrats postaux. Cet acte fut suivi de nouvelles lois qui changèrent entièrement le caractère des primes postales, déjà modifié

par une loi de 1930. Pour la poste aérienne étrangère, des lois spéciales avaient été votées, la concurrence internationale nécessitant des mesures différentes de celles concernant le transport intérieur.

D'autre part, l'*Air Commerce Act*, en vue d'aider la navigation aérienne, vint augmenter la sécurité des transports par une organisation rationnelle de l'infrastructure des routes aériennes. L'*Air Commerce Bureau* fut chargé de l'élaboration et de l'application de ces diverses mesures de faveur pour la navigation aérienne. A cet appui officiel vinrent s'ajouter les faveurs accordées par les municipalités et certaines sociétés privées.

SECTION I

LA POSTE AÉRIENNE

Le *Post Office Department* est l'équivalent de notre ministère des Postes ; il est dirigé par le *Postmaster General*, aidé de plusieurs *assistant-postmaster general*. Cette fonction est attribuée à un homme politique. Elle n'a, par conséquent, aucun caractère technique (2).

§ 1. — LES DÉBUTS DE LA POSTE AÉRIENNE ET LA GESTION DIRECTE PAR LE POSTMASTER GENERAL.

Les premiers essais de service postal aérien eurent lieu dès avant la guerre, puisque le 24 septembre 1911 un aviateur essayait de transporter la poste de Long Island à

(2) Le *Postmaster General* actuel, M. Farley, est président du parti démocrate et du comité de l'élection du Président Roosevelt.

Mineola. Ce service n'eut guère d'intérêt que pour les philatélistes. Mais dès 1912, des demandes de crédits étaient faites au Congrès pour essayer l'avion comme moyen de transport postal, dans les régions où les autres moyens de transport rencontraient des difficultés, comme en Alaska. Le *Postmaster General* Burleson, lui aussi, présente au Congrès en 1913 des demandes de crédits. Elles furent rejetées, les appareils ne présentant pas la solidité suffisante pour l'emploi réclamé.

Ce n'est qu'en 1916 que le *Postmaster General* obtint \$ 50.000 pour 8 routes, dont 7 étaient en Alaska. Comme toute l'industrie était à cette époque orientée vers la guerre, il n'y eut qu'une seule offre, qui ne put même pas être acceptée, ne remplissant pas les conditions nécessaires. Ces routes étaient, de plus, très difficiles à établir, aussi demanda-t-on une route plus facile d'expérimentation. Un crédit de \$ 100.000 fut voté le 3 mars 1917, mais la participation des Etats-Unis à la guerre ralentit ce mouvement.

Le premier service aérien entre Washington et New-York ne tarda pas à être créé. Le 11 février 1918, le Ministère de la Guerre fournissait les moteurs, avions et pilotes nécessaires. L'inauguration officielle eut lieu le 15 mai 1918, le *Post-Office* devant s'occuper de l'entretien des terrains, le Ministère de la Guerre étant chargé de l'entretien des moteurs et cellules. En août 1918, le service postal fut directement géré par le *Post Office* qui acheta des appareils et choisit des pilotes expérimentés, et non plus de jeunes pilotes (comme l'avait fait primitivement le Ministre de la Guerre pour lequel le service postal faisait office d'école de perfectionnement). Aussitôt après la guerre, de nombreux pilotes et appareils devinrent disponibles ; le *Post Office*, devant les résultats obte-

nus sur la ligne New-York-Washington, proposa un grand plan d'exploitation de la poste aérienne, avec ligne transcontinentale New-York-San-Francisco comme base et des lignes transversales. Ce plan nécessitait un crédit de \$ 3.000.000 ; le *Postmaster General* ne reçut que \$ 100.000. L'année suivante (1920), les crédits furent réduits, de 2.185.000 dollars demandés, à \$ 300.000 par la Chambre des Députés, mais relevés à \$ 800.000 par le Sénat.

Dès 1919, la ligne Cleveland-Chicago avait été ouverte, puis étendue sur New-York-Chicago, comme base de la grande route transcontinentale et le 8 septembre 1920 cette route fut prolongée jusqu'à San-Francisco, gagnant près d'un jour sur le transport par le chemin de fer d'une côte à l'autre, malgré les difficultés rencontrées : survol des Alleghenies, des Rocheuses et des déserts de l'Ouest. La route aérienne suivait, à cette époque, la ligne du chemin de fer.

En 1921, la proportion des atterrissages forcés et des accidents mortels était encore élevés ; ils provenaient surtout de l'inexpérience des pilotes, de l'ignorance du mauvais temps, et du mauvais état des appareils. Il y avait tous les 1.000 milles environ un atterrissage forcé, dû soit aux conditions atmosphériques, soit à un trouble mécanique. Le nombre de pilotes tués atteignait son maximum en 1921, où il y en eut 12, soit une moyenne d'un pilote tué par 100.000 milles parcourus.

La nouvelle administration postale du Président Harding, venant au pouvoir, trouva un service de poste aérienne dont l'utilité était douteuse, puisqu'il n'était ni régulier ni rapide. Des plans de réorganisation furent faits et des économies nombreuses furent réalisées. En 1922, des stations de radio étaient créées. Grâce à ces mesures, le nombre des atterrissages forcés tombe de 810 à 281,

quoique la distance parcourue n'ait pas sensiblement diminué. Pour augmenter la rapidité, les vols de nuit commencèrent sur la ligne transcontinentale, ce qui amena le temps total de transport de la poste entre New-York et San-Francisco à 34 heures. Mais les vols étaient encore très hasardeux, la seule partie éclairée de Chicago à Cheyenne n'ayant que très peu de phares. En 1923, l'infrastructure fut améliorée, par la création de phares tournants rapprochés les uns des autres et par la multiplication des champs de secours éclairés. Le temps-record pour la traversée devint alors de 26 heures, le service régulier étant fixé à 30 heures vers l'Est et à 35 heures vers l'Ouest (3). Les taxes postales étaient de 8 cents par zone traversée et par once, la route étant divisée en 3 zones. Le revenu fut en 1924 de \$ 602.627, ce qui était encore insuffisant pour couvrir les dépenses, mais indiquait déjà la possibilité d'atteindre un équilibre.

Mais le Congrès n'avait jamais voulu confier le service postal au gouvernement. Ce n'était qu'une incursion temporaire dans un domaine étranger. L'*Air Mail Act* de 1925 décidait que la poste serait désormais transportée par des compagnies privées suivant un contrat. Il fallait pour cela trouver des contractants ayant des ressources suffisantes, et décider qui prendrait à sa charge les frais d'éclairage des routes de nuit. L'*Air Commerce Act* de 1926 facilita la liquidation de la gestion par le *Post Office* en laissant au Ministre du Commerce la charge de l'infrastructure. La liquidation du service fut effective le 31 décembre 1927.

Le coût total de la gestion gouvernementale semble avoir

(3) La différence provient des vents d'Ouest dominants.

été de 12 millions de dollars⁽⁴⁾ ; cette estimation repose sur un ensemble de dépenses estimées \$ 17.500.000, et sur les recettes provenant de la vente de timbres, estimées \$ 2.700.000. En outre, le *Postmaster General* laissait au Secrétaire au Commerce une infrastructure estimée \$ 3.000.000.

Le *Post Office* a le mérite d'avoir commencé en 1918 avec peu d'avions, une poignée d'hommes et 3 terrains, d'avoir réussi à réformer et à augmenter les qualités des appareils et des hommes (réformes de 1921 et de 1922) et d'avoir commencé l'installation de la radio et de la météorologie. Dès 1924 les vols de nuit réguliers étaient une réalité ; il existait déjà près de 3.000 milles de routes installées, dont 2.000 pour le vol de nuit. L'aviation commerciale américaine doit beaucoup à la gestion initiale du *Postmaster General*.

§ 2. — L' « AIR MAIL ACT » de 1925, SES AMENDEMENTS
ET LES CONTRATS PASSÉS ENTRE 1926 ET 1930.

La Loi Kelly, ou *Air Mail Act*, est le résultat d'une série de propositions de lois déposées successivement par deux membres du Congrès, Steenerson et Kelly. Ce dernier introduisit le 18 février 1924, une proposition qui devint l'*Air Mail Act*, voté le 2 février 1925. Les principales dispositions en étaient les suivantes :

— Article 3 : le minimum d'affranchissement des lettres par avion est de 10 cents par once ou fraction au-dessus.

— Article 4 : les compagnies de navigation aérienne peuvent contracter avec le *Postmaster General* et rece-

(4) Opinion de P. T. DAVID, dans « *The Economics of Air-Mail Transportation* ».

vront au maximum les 8/10^e des revenus procurés à l'administration postale par l'affranchissement des timbres.

On ne spécifia pas la durée des contrats mais on estima en général qu'une période de 3 à 5 ans était essentielle pour amortir une organisation. Sur les 8 routes offertes pour les premiers contrats, 2 ne furent pas demandées selon les règles ; sur les 6 qui furent acceptées, les taux de compensation, par rapport aux revenus de la poste, étaient de 80 % pour 4 routes, 75 % et 67,5 % pour les 2 autres⁽⁵⁾.

Amendement de 1926. — Des difficultés d'application apparurent très rapidement. Tout d'abord, de grosses difficultés pour calculer le prix de l'affranchissement à payer par le particulier (10 cents par route ou tronçon de route employé). La poste devenait très onéreuse pour les usagers, et surtout il fallait, à chaque changement de ligne, peser les sacs pour calculer la compensation à verser au contractant. Aussi un amendement à l'article 4 fut voté le 13 mai 1926. Il simplifiait les méthodes de calcul des sommes à payer aux lignes contractantes. Il fixait un maximum de compensation pécuniaire de 3 dollars par livre de poste, pour toute ligne inférieure ou égale à 1.000 milles et de 30 cents par 100 milles supplémentaires. Les contrats déjà existants furent transformés dans le rapport : 30 % = \$ 3.

Modification des tarifs en 1927. — Ce nouveau tarif était conçu comme devant être une simplification pour les usagers puisqu'il était à 10 cents par 1/2 once, entre 2 points quelconques des Etats-Unis. Le service entraîne

(5) La *Ford Motor Cy* obtint notamment 2 routes : Detroit-Cleveland et Detroit-Chicago, à des taux inférieurs au taux maximum.

alors une perte considérable pour le gouvernement, les lettres normales pesant moins de 1/2 once. Le déficit était d'autant plus important que la route était plus courte ; car le contractant recevait, par livre de poste transportée, 3 dollars que ce fut sur 1.000 milles (Chicago-Dallas) ou sur 120 milles (Cleveland-Pittsburgh), ces 2 lignes recevant le maximum. Les routes courtes faisaient ainsi revenir la tonne-mille ⁽⁶⁾ à \$ 50, alors que le *Post Office* ne recevait en moyenne que \$ 4 par tonne-mille. Donc si pendant la première période d'application du *Kelly Act* le gouvernement ne courrait aucun risque puisqu'il ne donnait au contractant que 80 % de ce qu'il recevait, au maximum, la réduction de 1927 amena une forte perte ⁽⁷⁾, que l'on peut cependant considérer comme normale, car la poste aérienne ne faisait que débiter.

Amendement Kelly de 1928. — Cet amendement fut inspiré par deux idées : augmenter la quantité de poste aérienne, et prévenir la fin des contrats en accordant aux compagnies des certificats de routes (*route certificates*) qui donneraient droit à leur détenteur à un renouvellement par négociation périodique avec le *Postmaster General*. Ces certificats étaient créés pour stabiliser l'industrie en lui assurant l'avenir, et en laissant cependant au *Postmaster General* la possibilité d'abaisser le taux des compensations accordées aux transporteurs par suite de l'augmentation du trafic. Le résultat fut immédiat. La modification des tarifs, exonérant les premiers poids, 5 cents pour la première once et 10 cents pour les suivantes, amena une augmentation de trafic de 95 % entre juillet et

(6) Une tonne-mille est l'unité obtenue en tenant compte du poids de la poste transportée sur un mile de distance.

Ces chiffres sont extraits de P. T. DAVID, *op. cit.*

(7) Voir le tableau, année 1928, p. 53.

août 1928 ; les chiffres étant respectivement de 215.000 livres et de 420.000 livres de poste aérienne. Mais si les bénéfices des contractants augmentèrent puisqu'ils étaient toujours payés aux mêmes tarifs, la perte du Trésor augmenta plus encore, les revenus étant amoindris (8).

Les compagnies, qui avaient perdu de l'argent jusqu'en 1928, firent des bénéfices considérables, grâce aux taux de compensation très élevés qui leur étaient payés. En 1929, sur les 27 routes en service, 12 étaient payées plus de \$ 2, et 6 touchaient encore le maximum de \$ 3. De nombreux faits ont été cités à la chambre des Représentants indiquant une des raisons de l'augmentation du trafic : si un outil était réclamé à un autre aéroport de la ligne postale, la meilleure solution pour l'envoyer était de le timbrer et de le porter par avion. La compagnie de transport payait ainsi \$ 1,60 par livre, mais recevait du *Post Office* \$ 3 pour le transport de son propre outif ; et si l'outil n'était pas nécessaire, il pouvait revenir par le même chemin. Ce système était légal et pouvait durer indéfiniment. Plus la marchandise était lourde, plus le bénéfice était élevé ; c'est ainsi que 2 tonnes de lithographies furent envoyées de Niagara Falls en Californie par la poste aérienne au tarif postal, ce qui revenait à environ \$ 6.000, mais ce qui nécessita le paiement au contractant d'environ \$ 30.000 (9).

La raison de cette perte excessive est que l'amendement Kelly avait prévu une modification des contrats grâce aux *route-certificates* qui devaient amener une baisse des taux de compensation ; mais le *Postmaster General* ne se servit pas du moyen ainsi à sa disposition ;

(8) Voir le tableau de l'année fiscale 1929.

(9) *Hearings, House of Representatives - Committee on appropriations*, déc. 9, 1929, p. 243 ; May 26, 1930, p. 583.

l'année 1928 était une année d'élections, et il ne fit rien avant le mois d'août, où il fut battu.

Le nouveau *Postmaster General* réunit alors les contractants pour discuter le tarif des primes en mai 1929. Cette conférence traîna en longueur, les négociations rencontrant la résistance des compagnies accusées de faire des bénéfices excessifs sur certaines routes, mais titulaires de routes déficitaires, ou de routes de passagers et qui ne voulaient pas accepter les diminutions des primes demandées par le *Postmaster General*. Un autre élément entraînait en jeu : l'existence de lignes de transport de passagers, indépendantes des services postaux, et les concurrençant.

§ 3. — LE WATRES ACT ET L'INDUSTRIE DIRIGÉE.

Un *bill* fut déposé le 4 février 1930 par M. Watres, qui voulait un nouveau système de primes de compensation, calculées sur la distance. Il fut voté le 29 avril 1930 ; il cherche à aider le transport des passagers par l'accord de primes variables selon la capacité de l'appareil, et il admet la possibilité de négocier des contrats pour les lignes de moins de 225 milles, l'adjudication ayant été maintenue pour les autres lignes sur la demande du Congrès. D'après cet *Act*, le *Postmaster General* a un pouvoir illimité en ce qui concerne la fixation des routes, la condition des offres, le maintien et l'extension des routes, la quantité de trafic et les primes de compensation.

Le *Postmaster General* avait un plan d'organisation des transports aériens dont les points principaux sont les suivants : diminution du nombre des transporteurs, par fusion dirigée par le *Postmaster General*, et organisation

rationnelle des routes, par la création de nouvelles lignes transcontinentales ; fusions ou réunions de routes par quelques extensions trop souvent réclamées dans des buts politiques. Cette *planned organisation*, ou rationalisation amena les protestations du *Comptroller General*, car son application laissait place à la critique, notamment le système de concession de certaines routes par accord et non plus par adjudication.

La réglementation du *Postmaster General* porta sur les points suivants : obligation pour tout appareil fonctionnant le jour de transporter au minimum 2 passagers ; contrôle des horaires pour augmenter la rapidité ; surveillance du matériel au point de vue de la vitesse, du prix et de la sécurité ; comptabilité uniforme des transporteurs (système adopté le 1^{er} juillet 1930) avec obligation d'un rapport mensuel, ce qui permettait un meilleur contrôle.

Le *Postmaster* eut ensuite beaucoup de difficultés pour déterminer les primes de compensation. Il les fixa, ainsi que l'indique le tableau suivant :

TABLEAU 1

<i>Poste</i>				<i>cents par mille</i>
200 livres ou 12,5	pieds cubiques	.....		55
400 — 25	—	.....		65
750 — 47	—	.....		75
1.000 — 62,5	—	.....		85
1.250 — 78	—	.....		90
1.600 — 100	—	.....		92,5
2.000 — 125	—	.....		95

Autres variables.

Vol de nuit	15
Mauvais terrain	2
Brouillard	2,5
Equipement de radio	de 3 à 6
Multimoteur	13
Capacité en passagers : 2- 5.....	4,5
— — 6- 9.....	3
— — 10-19.....	1,5
— — 20-29.....	6
— — 30 ou plus	7,5

Ce barème fut établi au 1^{er} mai 1930. Mais il y eut des réductions de tarif le 1^{er} avril 1931, le 1^{er} janvier 1932, de 25 % le 1^{er} juillet 1933, ce qui n'arrêta pas le déficit comme il est indiqué au Tableau 10, le revenu de la poste ne couvrant pas le tiers des dépenses.

§ 4. — LA RÉSILIATION DES CONTRATS POSTAUX ;
SES CONSÉQUENCES.

La résiliation. — Se fondant sur des révélations faites à un comité spécial du Sénat et sur ses propres recherches, le *Postmaster General* Farley, qui avait remplacé depuis peu l'ancien *Postmaster General*, envoya aux 24 compagnies alors engagées dans le service de la poste aérienne un télégramme leur notifiant l'ordre suivant, daté du 9 février 1934 : « *Suivant l'autorité qui m'est accordée par l'art. 3.950, lois révisées des Etats-Unis, et en vertu des pouvoirs généraux du « Postmaster General », il est ordonné que les contrats de poste aérienne soient*

(10) D'après P. T. DAVIS, *op. cit.*

annulés effectivement par cet Act, le 19 février 1934 (suit la liste ds 24 compagnies) » ⁽¹¹⁾.

Les raisons de l'annulation des contrats sont indiquées dans une lettre écrite par le *Postmaster General* et adressée au sénateur Black ⁽¹²⁾, président du comité spécial du Sénat. L'adjudication des contrats de transport par avion de la poste avait été faite en 1930 à la suite d'une conférence réunissant les présidents des compagnies de transport aérien les plus importantes. A cette conférence étaient présents le *Postmaster General* Brown et M. Mac Cracken, secrétaire au Commerce, ministres du Président Hoover. Cette réunion aurait eu pour but la création d'une coalition entre les compagnies présentes pour se partager les contrats et pour interdire à toute nouvelle compagnie la possibilité de soumissionner.

Les conclusions de la lettre étaient les suivantes : « Mon enquête, fondée sur les registres, livres, papiers et documents de ces services ou présentés devant votre Comité, montre que toutes les compagnies dont j'ai annulé les contrats, ou la compagnie qui les précéda eurent des représentants dans ces conférences, qui, j'en suis persuadé, furent contraires à la loi. Il est impossible de nier que le meeting de 1930 fut limité à ceux qui obtinrent par la suite des contrats, que la loi exigeant une compétition pour l'adjudication ne fut pas appliquée, et que tous les transporteurs de poste aérienne s'emparèrent de contrats fondés sur un complot ou une collusion ». Le comité spécial du Sénat, dirigé par le Sénateur Black, fit une enquête sur cette collusion entre les fonctionnaires et les présidents des compagnies ; Mr Mac Cracken déclara ne pouvoir

(11) Publié dans *U. S. Av. R.* (1934), p. 372.

(12) *New York Times*, 15 février 1934, page 10.

remettre au Comité la correspondance qu'il avait échangée avec les dirigeants des compagnies compromises dans cette affaire sous prétexte qu'elle était détruite. Après de nombreuses enquêtes et témoignages, l'ancien Secrétaire au Commerce fut condamné à 10 jours de prison, de même que le Directeur des *Northwest Airways*, le colonel Britten.

L'armée transporte la poste. — Pour prévenir l'interruption du service, un ordre fut envoyé le même jour (9 février 1934) par le Président, au Secrétaire à la guerre, d'avoir à fournir les hommes et le matériel nécessaires au transport de la poste en cet instant critique. Les opérations commencèrent le 19 février et s'arrêtèrent le 1^{er} juin 1934, avec une interruption du 10 au 19 mars, pour permettre une réorganisation de ce service, en raison des critiques du public, mettant en évidence le nombre d'accidents graves survenus. On fut obligé de constater en effet que l'armée n'était pas faite pour ces vols réguliers, manquant d'entraînement au vol le long des routes signalisées de jour et de nuit et n'ayant pas l'équipement qui convenait. Il faut joindre à cela des conditions atmosphériques qui furent pendant longtemps exceptionnellement mauvaises. Le 19 mars on réduisit les routes de près de moitié (7.249 milles au lieu de 13.294), et chaque jour les avions postaux ne couvrirent plus que 25.562 milles au lieu de 40.830.

Mais de nombreuses critiques s'élevèrent, notamment dans les journaux, et le service s'arrêta au début de juin 1934. Pendant ces opérations, l'armée transporta 768.215 livres de poste, vola pendant 14.745 heures et parcourut 1.707.559 milles. Th. C. Wallen qualifia cette expérience

de désastreuse ⁽¹³⁾. La perte financière s'éleva à \$ 3.767.355, et l'on compta 12 morts. Le major général B. D. Foulois, chef d'Etat-Major général de l'*Air Corps*, avait affirmé en public au Président Roosevelt la possibilité d'un tel service. Devant cet échec il dut démissionner. Cette expérience, comparée aux résultats, que le *Postmaster* jugeait scandaleux, de l'aviation civile a démontré que celle-ci était beaucoup plus économique que l'aviation militaire qui n'était pas au point pour la remplacer. Le rédacteur pour l'aviation d'un grand journal donne les chiffres suivants ⁽¹⁴⁾ :

TABLEAU 2

Prix de revient	Aviation militaire 1934	Aviation civile 1933
Moyen par mille de poste	\$ 2,21	\$ 0,54
		ramené à 0,426 en 34
De la livre-mille	0,0085	0,002
Par heure de vol	225	entre 125 et 75

Il fallait donc renoncer à l'aviation militaire et, en attendant un Act sur la poste aérienne qui fut approuvé le 12 juin 1934, on accorda des contrats temporaires.

Les procès contre le Postmaster General Farley. — Les compagnies, dont les contrats avaient été résiliés, intentèrent des actions devant les tribunaux ordinaires contre le *Postmaster General*, mais toutes furent déboutées pour défaut de compétence. Deux cas sont spécialement intéressants : celui de la *Transcontinental and Western Air, Inc. v. Farley* ⁽¹⁵⁾, et *Boeing Air Transport, Inc. v. James A. Farley* ⁽¹⁶⁾. Les demandresses étaient deux des compa-

(13) *N. Y. Herald Tribune*, 26 janvier 1935, article de Th. C. WALLEN.

(14) C. B. ALLEN. *N. Y. Herald Tribune*, 10 février 1935.

(15) 71 F (2 d.) 288 (C. C. A. 2 d ; 1934).

(16) *Court of Appeals, District of Col.*, 4 fév. 1935 (U. S. Av. R. 1935).

gnies touchées par l'ordre du 9 février 1934. Elles déclarent qu'il n'y avait aucune preuve contre, qu'elles n'avaient reçu aucun avertissement préalable ni aucune occasion de comparaître et de se défendre. Il en était résulté une expropriation sans procès et sans juste compensation, en violation du V^m Amendement. La Cour d'Appel de district, devant laquelle étaient portés ces procès, décida qu'une question préalable se posait : celle de savoir si les Etats-Unis ne devenaient pas une partie indispensable à une action intentée contre Farley. La Cour ayant répondu par l'affirmative, cette action ne pouvait être poursuivie devant elle. La seule Cour compétente devenait la *Court of Claims*, juridiction compétente pour ces sortes de procès. Il s'agit en effet de contrôler les actes officiels du *Postmaster General* dans l'exercice de ses fonctions officielles, de connaître de matières sur lesquelles il a reçu légalement un plein contrôle.

Cette décision a été attaquée par des auteurs ⁽¹⁷⁾ qui se fondent sur des arrêts où l'on voit le tribunal se déclarer compétent à l'encontre de fonctionnaires administratifs quand leurs actes n'avaient pas été autorisés ⁽¹⁸⁾. Il s'agissait donc de savoir si Farley avait dépassé son autorité en annulant le contrat, et ensuite de savoir s'il n'était pas protégé par son statut ; ces auteurs déclarent que le *Postmaster General* n'était pas juridiquement autorisé à résilier les contrats ; ils s'opposent ainsi à ceux qui déclarent au contraire que les Officiers administratifs des Etats-Unis ont autorité (et cela est même leur devoir) d'annuler tous les contrats obtenus illégalement et par

(17) SCHWARTZ & BUNIS. *Air Law Review*, vol. VI n° 1. Jan. 1935, p. 59.

(18) *School of magnetic healing, v. Mac Annulty*, 187 U. S. 94 ; 23 Sup. t 33 (1902).

fraude. L'Act du 8 juin 1872 le prévoit d'ailleurs spécialement pour la poste ⁽¹⁹⁾.

Cette discussion a perdu beaucoup de son intérêt depuis l'avis de l'*Attorney General* Cummings sur le délit de collusion relevé à l'encontre des dirigeants des anciennes compagnies ainsi que de MM. Mac Cracken et Brown ⁽²⁰⁾. Cet avis déclare que l'on ne peut raisonnablement contester que les contrats de concession de transports postaux furent complètement irréguliers et qu'il était nécessaire de les dénoncer. « *Pour ces raisons la procédure qu'adopta le Postmaster General est celle qui devait être inspirée par une saine conception de la situation. La question est d'ailleurs complexe et la solution du litige sera longue et difficile à réaliser* ».

Or la solution s'approche car un communiqué du *Post Office* annonce que quatre des compagnies qui déclaraient avoir été frustrées par cette résiliation des contrats ont accepté un compromis et qu'elles auraient transigé à \$ 601.511 au lieu de 9 millions demandés ⁽²¹⁾. Cette transaction comprend tout ce qui était dû aux compagnies pour les services assurés depuis l'époque de la rupture des contrats ainsi que les cautions versées qui sont restituées.

De cette discussion où la politique joua un grand rôle, il faut pourtant noter deux faits :

— la rupture a amené la dissolution des grands *trusts* ayant à leur base des sociétés de construction d'avions que l'ancien *Postmaster* avait favorisé et recherché ⁽²²⁾ ;

(19) Cité par P. T. DAVID, *op. cit.*, p. 205.

(20) Cf. *L'aéronautique*, p. 187, septembre 1936.

(21) La somme totale réclamée par toutes les compagnies serait de 15 millions de dollars.

(22) Voir ci-dessus, chap. I, § 2.

— grâce à sa brutalité cette mesure a permis le renouvellement des contrats d'une manière beaucoup plus avantageuse pour le Trésor Américain.

§ 5. — LES NOUVELLES LOIS POSTALES.

Loi du 12 juin 1934. — L'expérience du transport de la poste par des militaires n'avait jamais été considérée que comme temporaire et son échec invita le *Postmaster General* à ne pas attendre le vote de la loi et à autoriser les lignes commerciales à reprendre progressivement leurs anciens services. La loi fut votée le 12 juin 1934, diminuant le tarif d'affranchissement en le portant à 6 cents par once ; et dans ses disposition il faut noter plusieurs idées essentielles :

— l'augmentation de la surveillance des adjudications est confiée à une commission chargée d'étudier le commerce inter-étatique : l'« *Interstate Commerce Commission* » (ou I. C. C.). Si le *Postmaster General* est toujours autorisé à passer, par appel à la concurrence, des contrats pour le transport aérien du courrier intérieur avec les personnalités les moins offrantes capables d'assurer le service, l'I. C. C. est chargée de surveiller les taux de compensation à octroyer aux lignes aériennes. Elle est autorisée à faire des enquêtes, entendre des témoins, consulter des livres de comptabilité afin d'établir des tarifs raisonnables. Si dans une adjudication il n'y a qu'une seule offre, ou si les offres lui paraissent exagérées le *Postmaster General* est autorisé à repousser les offres ou à les soumettre à l'I. C. C.

Les contrats auront une durée maximum de un an et le tarif maximum admissible est de 33,33 cents pour une charge d'au plus 300 livres par mille-avion au lieu

d'un maximum de § 1,25 ; si la charge dépasse 300 livres, le tarif maximum est de 40 cents par mille-avion. Le maximum que le *Postmaster* puisse accorder comme distance est de 29.000 milles (y compris les raccordements des routes actuelles pouvant aller jusqu'à 100 milles) et le total annuel ne doit pas dépasser 40.000.000 de milles parcourus.

Pour briser définitivement les *trusts*, la loi demande au *Postmaster General* d'établir une distinction entre les routes principales (au nombre de 6, dont 4 sont transcontinentales, et 2 côtières Est et Ouest) et les routes secondaires ; le maximum que chaque compagnie puisse obtenir est de 3 routes secondaires ou bien une route principale et deux routes secondaires. En plus, il est interdit à tout titulaire d'un contrat postal d'avoir directement ou non des intérêts dans des maisons d'aviation autres que celles s'occupant d'infrastructure, ou d'avoir des dirigeants dans une autre compagnie d'aviation ; il est même réclaté de toute compagnie participant aux concours de fournir avec son offre une liste des actionnaires détenant plus de 5 % du capital action, une liste des directeurs et un bilan financier ⁽²³⁾. Des sanctions sont prévues, amendes ou prison, en cas de manœuvres frauduleuses. Il est même interdit dans une société concessionnaire d'avoir un dirigeant dont les salaires ou indemnités dépasseraient une somme annuelle de \$ 17.500. Enfin la loi demande la création d'une commission d'enquête, qui devait être la *Federal Aviation Commission* ⁽²⁴⁾.

L'Interstate Commerce Commission. — Le contrôle des transports aériens postaux appartient, d'après la loi de

(23) Cf., chapitre IV, conclusion.

(24) Cf. Documents, traduction in-extenso.

1934, à de nombreuses personnes et commissions. Tout d'abord au *Postaster General* pour les transports postaux aériens surveillés par le « *Comptroller General* » chargé du contrôle de l'emploi des crédits votés ; au Secrétaire au Commerce pour la sécurité, au « *National Labor Board* » pour les conditions de travail des employés ; à la « *Federal Radio Commission* » pour les fréquences des postes, radio des avions, et enfin à l'« *Interstate Commerce Commission* » chargée de fixer les tarifs maximum de compensation.

Cette commission fut créée comme un organe indépendant par l'*Interstate Commerce Act* du 4 février 1887, et la législation a depuis élargi sans arrêt sa juridiction qui s'exerce sur presque tous les transports et notamment les transports automobiles depuis 1935. Son but est de fixer les tarifs des transporteurs, maintenir la sécurité et surveiller les chemins de fer. Elle est composée par 11 membres nommés par le Président.

La loi du 14 avril 1935 ⁽²⁵⁾. — Elle complète et modifie la loi de 1934 sur les points suivants : tendance à assurer l'avenir des lignes par le fait de porter les contrats à 3 ans sans changer les tarifs et par l'augmentation du parcours maximum contractuel porté de 29.000 milles à 32.000 milles (la somme totale dont le *Post Office* sera débiteur ne pourra dépasser 45.000.000 de milles-avions). Modification dans la désignation des lignes principales : au moins 3 lignes transcontinentales, les lignes que l'intérêt public peut exiger, mais nécessité d'avoir au moins 750 milles ; enfin modification et extension des pouvoirs de l'I. C. C. (art. 6).

(25) Cf. ci-dessous, p. 40 § 4 : il faut noter qu'une vingtaine de notabilités aéronautiques et financières membres de la Réunion de 1930 durent abandonner leurs fonctions pour permettre à leurs Compagnies l'adjudication des nouveaux contrats.

C'est ce dernier point qui est le plus important. La mission de contrôle sur les détenteurs de contrat de poste aérienne a été étendue et la loi fixe les conditions de détermination par l'I. C. C. du profit excessif réalisé par ces contractants. La fin des contrats a été prévue dans l'art. 6 (c) ; si le contrat est exécuté de manière satisfaisante, il pourra être prolongé indéfiniment, suivant des tarifs fixés annuellement par l'I. C. C. ; mais dans le cas contraire, ils se terminent dans un délai de 60 jours après audition à l'I. C. C. ou après accord entre le *Postmaster General* et le contractant. La possibilité de fixer les tarifs est toujours accordée à l'I. C. C., qui peut augmenter après enquête les tarifs des 8 compagnies recevant des taux de compensation maximum et relever en général tous les tarifs fixés trop bas. Une mesure de contrôle très curieuse est celle prévue par l'art. 6 (f), obligeant les contractants à soumettre biannuellement à l'I. C. C. la liste des passages gratuits avec indication des raisons ayant amené la gratuité du passage. Cette mesure est très utile, car elle donne aux Compagnies une excellente raison pour refuser des avantages aux solliciteurs.

L'I. C. C. est enfin compétente pour les réclamations en concurrence déloyale portées devant elle par le contractant ou par le *Postmaster General*. La commission pourra, après enquête, ordonner que le service coupable de concurrence déloyale au contractant (que ce soit par la baisse des tarifs, ou le paiement à bas prix des employés) soit supprimé. Mais si cette activité n'est pas jugée néfaste, la Commission peut en demander le maintien pour son utilité, si le coût du service de la poste aérienne n'en augmente pas.

§ 6. — LES CONTRATS DE POSTE ÉTRANGÈRE

Régime spécial. — La poste étrangère n'a jamais été soumise aux mêmes conditions que la poste intérieure pour l'accord des primes de compensation ; la concurrence ne se fait plus entre des lignes américaines, mais avec des lignes de navigation aérienne appartenant à des nations étrangères (comme la Deutsche Luft Hansa et Air France en Amérique du Sud). La première ligne postale reliant les Etats-Unis à un pays étranger fut la Nouvelle-Orléans-la Havane, établie le 15 octobre 1920. Cette route fut interrompue en 1923 pour être reprise en 1927 et devenir le premier anneau de la liaison avec l'Amérique Centrale, les Antilles et l'Amérique du Sud. Des routes postales aériennes vers le Mexique, partant de la Floride ou du Texas, continuèrent la formation d'une base de départ que la grande Compagnie américaine « *Pan-American Airways Inc* » allait créer pour se lancer et ceinturer toute l'Amérique du Sud d'un réseau de lignes aériennes régulières. En même temps des lignes unissaient les Etats-Unis à quelques villes canadiennes : Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montreal.

Deux lois autorisent le *Postmaster General* à passer, par appel à la concurrence, des contrats pour le transport aérien du courrier étranger et dans les possessions insulaires. Ce sont les lois du 8 mars 1928 et du 2 mars 1929. La durée des contrats est au maximum de 10 ans (contrats de durée beaucoup plus longue que sur les lignes intérieures, en raison des accords personnels passés entre les lignes américaines et les gouvernements des pays survolés ; de l'infrastructure organisée par ces lignes aériennes et entretenues à leurs frais) le tarif maximum est fixé à \$ 2,00 par mille-avion pour une charge déter-

minée de courrier ; si cette charge est dépassée, l'excédent sera payé en supplément, celui-ci ne devant pas dépasser \$ 1,00 par livre et par 1.000 milles ; pour les parcours inférieurs à 1.000 milles, on partage proportionnellement à la distance.

Les accords internationaux. — Comme les Etats-Unis n'ont jamais ratifié la convention internationale de la navigation aérienne de 1919, et que la convention de la Havane, ratifiée par eux en 1931 ⁽²⁶⁾, n'a eu que peu de succès auprès des autres Etats américains, le problème du survol des avions américains au-dessus des nations voisines se posait. Quelques accords commerciaux furent passés, notamment avec la Colombie, mais ils sont assez rares. La *Pan American Airways* fut donc obligée de conclure des accords avec les Etats étrangers. Ceux-ci lui accordent des subventions qui doivent entrer en ligne de compte dans une étude des subventions accordées au transport postal international. Mais il est impossible d'en déterminer le montant exact, car les accords sont le plus souvent secrets. Il en est de même des conditions moyennant lesquelles la *Pan American Airways* est autorisée à survoler le territoire des Etats signataires, à y atterrir, à y embarquer ou à y débarquer des passagers. Dans quelques Etats, le transport des personnes n'étant permis qu'aux sociétés nationales, la Compagnie américaine dut créer des filiales, comme au Mexique ou en Chine. Il est certain, bien que nulle précision n'ait été donnée, que les Etats survolés accordent des indemnités pour le transport de la poste aérienne au départ de chez eux.

Etendue des primes. — De toutes les compagnies conces-

(26) Cf. Chapitre I, II^e partie.

sionnaires de contrat de transport de poste étrangère, la *Pan American Airways Inc.* est la plus importante, ayant 40.000 milles de ligne exploitée. En 1930, la *Pan American* recevait \$ 5.100.000 comme revenu de l'*U. S. Mail*, soit 73 % de ses recettes. Comme le gouvernement reçut environ \$ 500.000 pour la vente des timbres, les primes nettes atteignirent \$ 4.600.000. En 1935, les primes étaient de \$ 6.500.000, soit 50 % des recettes ; le versement net, en défalquant les recettes provenant de la vente des timbres, n'est plus que de \$ 3.800.000. Il y a donc pour l'aviation postale étrangère une tendance certaine vers l'équilibre des dépenses et des recettes et l'on pense arriver pour l'année 1936 à un versement net de \$ 2.000.000.

Il faut faire une place à part au contrat signé entre le *Post Office* et la *Pan American* pour le transport de la poste à travers le Pacifique, desservant les possessions américaines d'Hawaï avec prolongement vers les îles Philippines. Ce contrat était secret. Deux solutions en avaient été proposées : soit, comme le déclare l'auteur anonyme d'une grande étude sur la *Pan American* ⁽²⁷⁾ que le transport se fit par le simple versement de la somme recueillie par la vente des timbres spéciaux de 25 cents (la première traversée San Francisco-Manille aurait rapporté ainsi \$ 50.000) ; soit qu'une subvention totale annuelle de \$ 1.000.000 fut assurée. Or, la *Pan American* vient de publier les premiers résultats de son service transpacifique ⁽²⁸⁾. La rémunération de la compagnie serait de 2 dollars par mille, c'est-à-dire qu'elle atteindrait le maximum prévu par les lois postales et en six mois, pour 12 traversées, la compagnie aurait aussi encaissé du *Post Office* 358.013 dollars comme prime de compensation.

(27) Parue dans *Fortune*, avril 1936 ; vol. XIII, n° 4.

(28) Étudiés dans l'*Aéronautique* de sept. 1936, p. 185 et suiv.

§. 7. — RÉSULTATS DES CONTRATS POSTAUX

Le déficit général.

L'*Air Mail Act* de 1925 procura un excédent de recettes au *Post Office* qui ne pouvait durer, car les compagnies privées chargées d'effectuer les transports se ruinaient. Les modifications successives apportées à cet Act, en abaissant les tarifs d'affranchissement, donc les recettes, sans diminuer les contrats, créèrent et augmentèrent le déficit, les recettes n'ayant plus aucun rapport avec les dépenses. Le maximum fut atteint en 1932-33, ainsi que l'indique le tableau n° 3.

Tableau n° 3. — LA POSTE AÉRIENNE

Année	Revenu estimé	Paiements	Revenu paiement	Coût du mille parcouru	Résultat de l'exploit- tation
	\$	\$	%	\$	\$
1926	120.000	89.000	132	0,39	+ 31.000
1927	1.500.000	1.363.000	110	0,625	+ 137.000
1928	3.640.000	4.042.000	90	0,94	— 402.000
1929	4.250.000	11.169.000	38	1,06	— 6.919.000
1930	5.270.000	14.600.000	36	0,88	— 9.330.000
1931	6.210.000	16.900.000	37	0,70	—10.690.000
1932	6.016.000	19.900.000	30	0,58	—13.884.000
1933	6.116.000	19.400.000	32	0,54	—13.284.000
1934	6.066.000	12.129.000	50	0,417	— 6.063.000
1935	6.600.000	8.800.000	75	0,283	— 2.200.000

L'action du *Postmaster general Farley* enraya brutalement le déficit. Les contrats ont été renouvelés à des conditions bien meilleures pour le *Post Office* et les résultats de 1934-35 sont nettement favorables : la poste aérienne va vers un équilibre entre les dépenses et les recettes. Il

faut cependant ajouter des dépenses de manipulation au déficit constaté entre les recettes provenant de la vente des timbres et les dépenses provenant des contrats. Ces dépenses grandissent avec le poids de poste transporté et d'après P. T. David, la poste aérienne aurait supporté, en frais de manipulation (en dollars) :

En 1930	\$	550.547
En 1935	\$	3.633.591

Les primes postales sont-elles des subventions ?

Le déficit des services postaux n'est pas par lui-même une preuve de subvention. On peut définir ainsi la subvention : un concours pécuniaire de l'Etat en vue de l'intérêt général et ne répondant pas à un service matériel direct rendu à une administration de l'Etat. Il faudrait donc, pour que les primes de compensation formassent une subvention, qu'elles soient accordées dans un but autre que celui de transporter la poste. Dans ces conditions, le Watres Act de 1930 accordant au *Post Office* la possibilité de fixer les taux de prime sans rapport direct avec le service effectué, créait vraiment une subvention. La loi contient une indication très nette : elle charge le *Post Office* de l'aide à l'aviation commerciale ; « et l'on aurait pu avoir une aviation postale à un meilleur prix, à condition qu'elle ne fût que postale », ainsi que l'a déclaré l'*Assistant-Postmaster General*. Le barème fixé (voir tableau n° 2) montre les différents éléments des primes postales dont 40 % ne sont pas utiles au transport de la poste : sécurité, nombre de places affectées aux passagers, équipement. Les faits montrent d'ailleurs que les primes ne dépendaient pas de la poste, car, quoique le trafic postal n'ait pas changé, les allocations augmentaient, le trafic des passagers étant en progrès constant. Les primes postales

étaient de véritables subventions accordées aux transporteurs de passagers, titulaires de contrats postaux. P. T. David ⁽²⁹⁾ a calculé quelle était cette subvention en estimant les dépenses faites par les transporteurs pour la poste aérienne, y compris un profit normal et en les retranchant du paiement total par le Post Office.

Tableau n° 4

	1931	1932	1933	TOTAL
Paiement total poste \$	16.943.606	19.938.123	19.400.265	56.281.944
Dépense poste plus profit normal. . . . \$	9.475.521	7.655.919	4.644.119	21.775.559
Subvention totale aux passagers \$	7.468.085	12.282.204	14.756.146	34.506.435
Subvention par pass-mille, cents	19,9	15,9	13,5	15,4 (moyenne)

En trois années, on a donc accordé 34 millions de dollars à titre de subvention directe aux compagnies titulaires de contrats postaux pour le transport des passagers.

Mais nous pouvons dire aussi que sous les lois postales récentes (lois de 1934 et 1935), il y a subvention indirecte, car il n'existe aucun rapport entre la quantité de poste transportée et la prime reçue. Que l'avion transporte 300 livres de poste ou qu'il n'en transporte pas, il reçoit la même somme. Le service rendu n'existe pas toujours et la subvention, que l'on ne peut calculer, serait la différence entre la somme reçue et ce que le service rendu devrait mériter.

Le transporteur qui a contracté avec le *Post Office* reçoit donc des subventions directes ou indirectes; mais il est soumis malgré tout à une discipline des horaires pos-

(29) *Op. cit.*, page 170.

taux, qui lui imposent des départs à des heures défavorables au trafic des passagers. N'est-il pas juste qu'une partie des primes soit accordée pour compenser cette obligation ? Nous devons conclure en remarquant que ces contrats sont d'une importance essentielle pour l'aviation commerciale américaine et que les transports aériens aux Etats-Unis sont redevables envers le *Post Office* de leur création et de leur développement.

SECTION II

L'INFRASTRUCTURE

L'*Air Commerce Act* avait donné au Ministre du Commerce la mission de contrôler et d'aider la navigation aérienne par la création d'un Bureau spécialement chargé de ces questions. Ce Bureau s'est organisé en 2 divisions : celle de l'*Air Regulation*, chargée du contrôle ⁽³⁰⁾, celle de l'*Air Navigation*, chargée d'aider la navigation aérienne et dont l'action est prévue aux articles 2 et 5 de la loi du 20 mai 1926 ⁽³¹⁾. L'art. 2 charge le Ministre du Commerce d'encourager les transports aériens par la création de routes aériennes munies de tous les moyens pouvant aider la navigation aérienne et lui accorde l'appui du Ministère de l'Agriculture, chargé depuis longtemps des informations météorologiques ⁽³²⁾. L'article 5 étudie d'une manière plus précise l'organisation des routes aériennes fédérales, anciennement dirigées par le Ministère des Pos-

(30) Cf. Chapitre 2.

(31) Voir la traduction aux Documents, p. 183 et 186.

(32) Le *Weather Bureau* (Bureau du temps) est depuis longtemps attaché à ce Ministère.

tes et transmises par celui-ci au Ministère du Commerce.

La mise en application de l'*Air Commerce Act* par le Ministère du Commerce fut remarquable et mérite une étude approfondie, quoique non technique, des moyens mis en œuvre et des crédits divers qui y ont été appliqués. Dans cette tâche, le *National Advisory Committee for Aeronautics* (le N.A.C.A.) a joué un rôle de premier plan. Cet organisme administratif a été créé par la loi du 3 mars 1915. Il est chargé d'étudier, au point de vue technique, les problèmes de la navigation aérienne⁽³³⁾ et rattaché au Ministère intéressé à l'aéronautique. Il est également à la disposition du Président et du Congrès, qui peuvent lui déférer les questions intéressant sa sphère d'activité et peut, moyennement rémunération, fournir ses services aux particuliers. Ce Comité dresse un rapport annuel d'une grande importance, car il contient des suggestions de premier ordre, en dehors du domaine purement technique. C'est lui qui, de 1919 à 1926, a préconisé l'élaboration d'une réglementation fédérale de l'aviation commerciale. Et ses études scientifiques n'ont pas moins contribué au progrès de l'aviation américaine.

§ I. — *Les routes fédérales aériennes*

A. — *La navigation aérienne*

L'infrastructure peut être définie : l'organisation rationnelle d'aménagements établis sur le sol pour augmenter la sécurité et faciliter le fonctionnement du trafic aérien. Les deux buts essentiels de l'infrastructure sont en effet de faciliter le vol et de lui donner le maximum de sécurité réalisable dans l'état actuel de la technique.

(33) *Act of Congress*, 38 Stat. 903.

La concurrence des autres moyens de transport qui se fait sentir dans presque tous les autres pays ⁽³⁴⁾ a obligé l'aviation à avoir non seulement la rapidité, mais surtout une grande régularité dans les horaires et une sécurité comparable à celle existant dans les autres moyens de transport. C'est le rôle de l'infrastructure d'assurer cette régularité et cette sécurité, en permettant aux avions de naviguer de nuit comme de jour, malgré la brume et les conditions atmosphériques défectueuses. Si ces conditions sont trop dangereuses, une connaissance complète de la météorologie et la transmission rapide de ses renseignements aux avions en vol et au sol leur indiquera la solution à adopter : dévier de la route, atterrir ou rebrousser chemin.

L'organisation administrative de la division *Air Navigation* est dirigée par un Directeur adjoint et comprend deux sections. L'une est chargée de la construction des routes aériennes par des spécialistes de construction ou de radio et l'autre d'en assurer l'entretien et l'exploitation. Cette section est organisée en 6 districts, répartis sur tout le territoire fédéral, avec, à Washington, une section de communication réglementant l'emploi des stations de radio et de météorologie et les coordonnant avec celle des autres Ministères : Agriculture, Marine, Armée ⁽³⁵⁾.

Le système fédéral des routes aériennes est, de l'avis de nombreuses personnes spécialistes, un modèle qui soutiendrait la comparaison avec les systèmes les plus modernes de signalisation des chemins de fer. Le Ministère du Commerce ne s'occupe que des routes aériennes situées

(34) Il n'y a guère que certains pays montagneux d'Amérique du Sud ou en Alaska où la concurrence est représentée par des moyens de transport primitifs : lamas ou mulets, et en Alaska, traîneaux de chiens.

(35) Voir le plan schématique, *in fine*.

à l'intérieur du territoire fédéral, les Compagnies titulaires d'un contrat postal pour le courrier étranger ⁽³⁶⁾ recevant une prime de compensation dont le maximum est beaucoup plus élevé, \$ 2,00 au lieu de \$ 0,40, car elles ont à supporter les frais d'installation et d'entretien de leur infrastructure.

Les routes aériennes couvrent 29.000 milles, dont 20.000 milles sont équipés pour le vol de nuit ⁽³⁷⁾. Les éléments de l'infrastructure américaine sont de deux sortes : ceux servant à diriger ou guider les avions en vol et ceux servant à transmettre les conditions météorologiques et tous les renseignements pouvant être utiles au vol. En outre, des terrains d'atterrissage de secours sont placés tous les 50 milles environ ⁽³⁸⁾ le long des routes aériennes.

Cette étude technique de l'organisation de l'infrastructure est très simplifiée si nous suivons un voyage régulier entre deux aéroports américains. Au moment du décollage de l'avion, un message est remis à l'aérodrome de départ, indiquant le numéro de contrôle de l'appareil, le nom du pilote, la date et le lieu de départ et le point de destination. Ce message est envoyé par une machine télétype ⁽³⁹⁾, qui le transmet automatiquement à toutes les machines réceptrices placées le long de la route que doit suivre le pilote ; cette opération a pour but d'avertir tous les points de la route où se trouvent des opérateurs de l'*Air Commerce Bureau*, de repérer la position et la progression de l'avion.

Dès que le pilote a pris l'altitude déterminée par les

(36) Voir l'exemple de la *Pan American*, p. 85.

(37) Voir le tableau total des routes aériennes (32), *in fine*.

(38) A la vitesse actuelle des avions de transport américains, qui est de 3 miles à la minute, les terrains se succèdent ainsi toute les 15 minutes.

(39) Machine à écrire dont le message est transmis automatiquement à distance, le nom exact américain est « *teletypewriter* ».

règles du trafic ⁽⁴⁰⁾, il est dirigé par un radio-phare qui lui indique quand il dérive de sa route. Ce radio-phare émet une série de signaux composés de deux lettres du Code : A (.—) et N (—.). Si le pilote est en dehors de la direction, l'une des lettres prédominera ; s'il suit, au contraire, la route exacte, il ne doit entendre qu'un trait long continu. Pour éviter toute erreur, chaque groupe de 4 signaux est suivi du signal d'identification de la station émettrice. A ce guidage par les radio-phares de direction, s'ajoute celui des phares lumineux pendant la nuit. Ce sont des projecteurs tournants, placés sur une haute tour métallique, dont les rayons peuvent être vus de 30 ou 40 milles. Comme ces phares sont placés tous les 10 ou 15 milles, dès que le pilote a décollé, si la nuit est suffisamment claire, il a dû voir dès ce moment le phare suivant. Les autres phares lui indiquent, par des lumières de couleurs diverses, s'il y a ou non un terrain d'atterrissage aux environs. Chaque fois qu'il survole un observateur placé soit à un terrain de secours, soit à un phare, celui-ci signale par la machine télétype l'heure du passage de l'avion et la direction suivie.

A certains moments, la transmission de direction du radio-phare est interrompue par la lecture des informations météorologiques et de tous les renseignements pouvant être utiles au pilote ; en général, cette relation est faite toutes les heures et provient de toutes les stations placées sur la route suivie. Toutes les six heures, des cartes, non plus de constatation, mais de prévision, sont établies par les 10 centres importants du *Weather Bureau* ; ces renseignements sont transmis par des stations émettant

(40) Les règles de trafic actuelles sont indiquées Ch. 2, sec.

sur longueur d'onde spéciale et indiquant au pilote en difficulté les routes à suivre, les champs d'atterrissage non couverts par la brume.

Enfin le pilote peut connaître sa position par des radio-phares spéciaux (*radio-marker beacons*), indiquant l'emplacement exact de points définis sur les routes aériennes : champs d'atterrissage intermédiaires, passages difficiles en montagnes, croisement de deux routes. La portée de ces radio-phares est restreinte : 5 à 20 milles.

Le pilote, n'ayant eu aucun besoin de changer de route par suite du mauvais temps, ni de se poser sur un terrain intermédiaire par suite d'un ennui mécanique, atterrit à l'aérodrome où il était attendu. L'opérateur de ce terrain émet alors sur sa machine télétype l'heure d'arrivée et le rôle de l'infrastructure est terminé.

Ces aides à la navigation ne sont pas réservées à la navigation commerciale régulière, contrairement à ce qui se passe pour le droit d'utiliser les lignes de chemins de fer, car elles sont établies dans le but de la sécurité. Le Ministère du Commerce étudie sans arrêt les perfectionnements à apporter surtout à la radio, âme de la route aérienne aux Etats-Unis : on recherche actuellement l'atterrissage à l'aveugle, l'emploi de signaux visuels pour la réception des émissions des radio-phares, remplaçant ainsi l'obligation de l'écoute pour le pilote.

Sans les phares, les terrains de secours, les aides à la radio et les renseignements de météorologie, les lignes aériennes ne pourraient assurer avec sécurité les services fréquents qu'elles effectuent et les autres pilotes commerciaux ou privés verraient leurs possibilités de vol limitées à travers le pays. Le système des routes aériennes fédérales semble être une des raisons les plus certaines de l'augmentation de la sécurité dans l'aviation américaine.

Tableau de l'infrastructure - N° 5

	1926	1934
Stations de radio	17	267
Stations de météo	202	185
Phares	612	1.580
Champs d'atterrissage interm. éclairés ..	92	250
Milles éclairés	2.041	19.081

*B. — Les crédits mis à la disposition du Bureau
de la navigation aérienne*

La connaissance des crédits accordés à l'*Air Commerce Bureau* pour la construction et l'entretien des routes aériennes permet de mettre en valeur l'étendue des efforts consacrés à l'aviation. Une distinction s'impose entre ces divers crédits, car depuis la création par le président Roosevelt de la *National Reconstitution Administration* (N.R.A.), les crédits de construction des routes et d'entretien des aéroports ont été passés au titre des diverses administrations désignées par leurs lettres initiales et chargées d'effectuer les grands travaux et d'employer les chômeurs.

Les crédits normaux de l'aviation commerciale. — Le personnel employé au service des routes aériennes atteint 1.890 personnes en 1935, réparties sur le territoire des Etats-Unis en sept districts, les dépenses sont indiquées par le tableau n° 6.

Les années qui y sont étudiées sont les années fiscales se terminant le 30 juin ; pour celles de 1935-36, les résultats n'étant point encore parus, les chiffres sont extraits du budget.

Il faut noter les compressions des dépenses faites au budget de 1933-34, qui se sont traduites par une différence

de près de 2 millions de dollars par rapport au budget antérieur. Cette compression a porté presque uniquement sur les dépenses provenant du fonctionnement des phares lumineux. Il faut noter également que les radio-phares reçoivent plus de crédits que les phares lumineux, et qu'ils n'ont cessé de progresser pendant la crise de 1931 à 1935.

Les crédits extraordinaires. — La connaissance exacte de ces crédits est très difficile, des sommes importantes étant dépensées en dehors de tout contrôle de l'*Air Commerce Bureau* pour l'installation des routes aériennes (amélioration ou création de route). Ces crédits sont accordés au titre de la *National Reconstitution Administration* et proviennent de plusieurs sources : P. W. A. (*Public Works Administration*) (41) et C. W. A. pour l'emploi des chômeurs.

Tableau n° 6.

Titre des dépenses prévues au Budget	ANNÉES			
	1933	1934	1935	1936
	\$	\$	\$	\$
1. Salaire et transports du personnel Washington (employés et ingénieurs).	698.850	701.681	712.470	725.000
2. Fonctionnement et entretien des ter- rains et phares lumineux.....	2.880.672	991.102	1.246.918	1.370.229
3. Fonctionnement et entretien des ra- dio-phares et stations de transmission	1.463.132	1.938.033	2.424.918	2.579.321
4. Location des circuits de transmis- sion parcables (télétypes)	643.097	457.710	263.000	484.950
5. Bureau de la météorologie. Min. Agric. pour renseignements météo.	68.375	55.000	65.725	60.000
6. Recherches et expériences pour ba- li-age, éclairage et radio.....	95.000	29.423	17.400	17.400
7. Cartographie	58.374	31.343	38.000	38.000
Total	5.907.599	4.204.292	4.868.431	5.274.900

(41) Travaux Publics.

Les P. W. A. auraient 3.300 milles de routes nouvelles en construction. Comme le coût total de l'équipement est estimé à 200 dollars par mille, la dépense pour les routes nouvelles serait d'environ 6.600.000 dollars. De même des crédits ont été accordés à des administrations (C. W. A. ou W. P. A.) pour effectuer des travaux d'amélioration des aérodromes ; mais le Ministère du Commerce ne pouvant posséder des aérodromes, ce sont les Municipalités ou les Etats qui profitent de ces améliorations.

C. — L'INFRASTRUCTURE EST-ELLE UNE SUBVENTION ?

Peut-on considérer que l'établissement et l'entretien de l'infrastructure soient une subvention déguisée de la part du gouvernement fédéral américain ? Le gouvernement, répondent certains, ne voulait pas intervenir directement pour aider une industrie jeune indispensable à la défense nationale, de manière à respecter les habitudes et les traditions de liberté économique chère il y a quelques années aux industriels américains. Il aurait agi d'une manière indirecte par la création de cette infrastructure, ce qui lui permettrait de dissimuler sous l'idée de sécurité, la prise en charge d'une dépense nécessaire mais grevant trop lourdement les budgets des compagnies de transport aérien.

La meilleure organisation de balisage et de guidage pour les avions qui soit au monde ne paraît cependant pas être le résultat de subvention. Le gouvernement n'avait fait que remplir son devoir de créer des routes. De même qu'il prend à sa charge les routes terrestres, de même il doit créer et gérer les routes aériennes. L'entretien de ces routes est d'utilité publique, tous les aéronefs pourront s'en servir. Si elle se conforme aux règles de trafic, on ne

peut dire qu'il y ait là une subvention déguisée particulière pour l'aviation commerciale. C'est un service que l'Etat prend à sa charge comme utile à la sécurité publique.

§ 2. — L'INFRASTRUCTURE ORGANISÉE PAR LES ETATS,
LES MUNICIPALITÉS ET LES GROUPES PRIVÉS.

L'*Air Commerce Act* de 1926 interdisant au Ministère du Commerce de s'occuper de l'exploitation des aérodromes, ce sont les Etats, municipalités ou Sociétés commerciales privées qui s'occupent de la création et de l'exploitation de terrains d'atterrissage, escales des lignes régulières. La possibilité de gérer les aérodromes ne fut contestée qu'aux Municipalités, notamment lors de la création du premier aérodrome municipal à Cleveland ⁽⁴²⁾.

Le résultat fut l'organisation d'aérodromes modernes, gérés le plus souvent par des Municipalités qui avaient compris ⁽⁴³⁾ l'importance d'avoir une ligne aérienne régulière. Les aérodromes américains sont en général remarquables, avec de larges pistes d'envol bétonnées ou même en ciment. Ces aérodromes municipaux sont exploités par une *municipal corporation*, groupement des représentants d'habitants d'une localité investi de pouvoirs d'administration. Cette association possède un pouvoir réglementaire et une capacité limitée pour agir en vue de l'utilité publique.

L'amélioration des aéroports terminaux a été décidée par l'administration du Président Roosevelt qui confia les travaux à la C. W. A., puis à la W. P. A. En 1935, il y

(42) Cf. Législation municipale, 2^e partie, ch. I. sec. 2.

(43) Voir le tableau des aérodromes en 1935.

avait des chantiers d'amélioration ou de création de terrains sur 1.200 aéroports, pour une dépense totale de 33 millions de dollars. En 1936, la W. P. A. (*Works Progress Administration*) aurait obtenu près de 60.000.000 de dollars sur les 4.800 millions accordés à la W. R. A. ⁽⁴⁴⁾. Pour obtenir des travaux sur des aérodromes il faut avoir l'approbation du Ministère du Commerce, après avis favorable de l'Etat intéressé et de la N. P. A. Les travaux qui seraient acceptés répondaient à trois buts principaux :

— employer la main-d'œuvre en chômage ;

— améliorer les aéroports terminaux des lignes régulières, le Ministère du Commerce estimant que 189 d'entre eux nécessitent des extensions pour obtenir une standardisation souhaitable ;

— créer des aéroports dans toutes les villes de plus de 10.000 habitants, qui n'en auraient pas encore, ce qui assurerait en même temps une augmentation de la vente des avions.

Dans cette organisation, l'*Air Commerce Bureau*, limité dans ses pouvoirs par l'*Air Commerce Act* de 1926, ne sert qu'à arbitrer les différends entre les Municipalités et la W. P. A. On espère ⁽⁴⁵⁾ arriver à créer aux Etats Unis un aérodrome tous les 20 milles, comme dans l'Etat de Michigan où il en existe déjà 132 et où on en projette 52. Les chiffres des crédits peuvent paraître considérables, mais déjà certains déclarent que les 75 millions de dollars seront dépassés. On arriverait ainsi à créer dans tous les Etats-Unis un merveilleux réseau homogène d'aérodromes.

(44) Dans l'*Air Commerce Bulletin* du 15 janvier on cite plus de 30 millions de dollars de projets.

(45) Cf. J. S. WYNNE, *J. A. L.*, 1935, p. 537.

TABLEAU N° 7

Les Aérodrômes américains

	Total	Eclairés
Municipaux	741	252
Commerciaux	495	97
Etat	43	9
Intermédiaires	291	282
Militaires	113	45
Auxiliaires	635	10
Privés	59	8
Total	2.377	703

CHAPITRE IV

L'EXPLOITATION COMMERCIALE

Les compagnies américaines de transport aérien sont, comme nous l'avons vu, indépendantes de l'Etat. Ce sont des Sociétés privées ordinaires (1) qui recherchent des bénéfices commerciaux ; leurs dirigeants déclarent avoir comme but le *self-support*, c'est-à-dire l'indépendance par l'équilibre des dépenses et des recettes d'exploitation. Que l'Etat intervienne, c'est normal, même indispensable initialement : mais cela ne durera pas, il faut vivre sur soi-même. L'aviation commerciale ne doit pas être organisée perpétuellement aux dépens des contribuables.

Les compagnies ont pour politique, en profitant des avantages géographiques des Etats-Unis, d'éviter une concurrence ruineuse entre elles ou avec les autres moyens de transport et d'attirer le client par des améliorations à leurs services, afin d'arriver à distribuer des dividendes aux actionnaires qui leur ont fait confiance.

SECTION I

LA CONCURRENCE ET LES COMPAGNIES DE TRANSPORT AERIEN

Les transports aériens sont soumis à une double concurrence, soit entre les compagnies aériennes exploitant

(1) Cf. Chapitre I.

des lignes qui empruntent le même parcours, soit avec les autres moyens de transport : chemin de fer et autocar.

§ I. — LA CONCURRENCE
ENTRE LES DIFFÉRENTES COMPAGNIES.

Le gouvernement du Président Roosevelt voulut, pour éviter la concurrence et ses conséquences fâcheuses pour les compagnies, organiser l'industrie par des Codes. D'autre part, les transporteurs eux-mêmes s'entendirent pour créer des comités ou des conférences d'union. Il existe deux codes de compétition loyale de l'administration N. R. A. : l'un pour les transports aériens réguliers, l'autre pour l'aviation commerciale (vols non réguliers). Le premier fut approuvé le 14 novembre 1933 par le Président et devint effectif le 27 novembre⁽²⁾ ; il fut abrogé en juin 1935. Le code de compétition loyale pour l'aviation commerciale⁽³⁾ devint effectif le 10 septembre 1934 et fut abrogé également en 1935 quand la Cour Suprême eut déclaré que cette administration était inconstitutionnelle. Ces codes avaient pour but d'interdire les pratiques de « *price-cutting* » (baisse des prix) entre les différents membres de l'industrie, de limiter le maximum d'heures de travail des diverses classes d'employés, de fixer un minimum de salaires. Un conseil élu, le *Code Authority*, devait surveiller l'application de ces règles et éviter la formation de monopoles opprimant les petites compagnies indépendantes. Comme ces codes furent abrogés peu de temps après leur promulgation, ils eurent peu d'effets

(2) *Code of Fair Competition for the Air Transport Industry.*

(3) *Code of Fair Competition for the Commercial aviation Industry*, n° 513, Cf. *Journal of Air Law*, 1935, p. 122.

durables, si ce n'est en législation ouvrière par la création du minimum de salaires et de limitation du travail.

Dès 1932 les compagnies, de leurs côtés, avaient formé avec l'aide de l'*Aeronautical Chamber of Commerce of America* une conférence dont la première réunion avait eu lieu à Chicago. Cette Conférence était composée des directeurs de trafic de chaque compagnie membre de la Conférence — en fait, les lignes les plus importantes étaient représentées — et ce directeur devait avoir pouvoir d'engager sa compagnie dans les questions de trafic interlignes.

Les conséquences de cette Conférence du Trafic aérien furent tout d'abord de créer une entente au sujet des heures de départ sur des lignes pouvant se faire concurrence, d'unifier les prix pour des parcours semblables effectués par des compagnies différentes et d'admettre sur ces lignes la possibilité de billets aller-retour interchangeable. Un passager peut ainsi obtenir d'une compagnie la réduction de 20 % sur le retour et revenir par une compagnie différente de celle qui a émis le billet de passage pourvu que stipulation en ait été faite au moment de l'achat du billet de transport.

Un autre fait intéressant à constater indiquant l'union d'intérêts très large entre les compagnies, a été la commande en commun d'un même type d'avion. Les compagnies étant devenues après les lois postales de 1934 et 1935 indépendantes des constructeurs, elles ont pu obtenir des conditions plus avantageuses en commandant une série d'avions à un même constructeur (4). Cette commande étant faite avec livraison échelonnée, le constructeur put diminuer son prix de vente.

(4) Douglas, avec ses D. S. T. et D. C. 3 (Cf. Tableau, p. 72).

§ 2. — LA CONCURRENCE AVEC LES AUTRES MOYENS
DE TRANSPORT.

L'avion, nouveau mode de transport sans réserves, sans capitaux, se trouva lors du début de l'exploitation aérienne en concurrence avec des moyens de transport déjà très développés comme les chemins de fer. Aussi chercha-t-il à collaborer. Les premiers services aériens transcontinentaux pour passagers réalisèrent la première collaboration du rail et de l'aile ; les passagers voyageaient de jour en avion et de nuit en train car les avions suivaient la ligne du chemin de fer.

Dans certains Etats la coordination a été prévue soit entre les chemins de fer et les lignes aériennes par la possibilité pour les chemins de fer de posséder et d'exploiter des services aériens ⁽⁵⁾, soit entre les services automobiles et les avions pour la coordination de ces moyens de transport par un service commun ⁽⁶⁾.

Le gouvernement fédéral intervint en 1933 par l'*Emergency Railroad Transportation Act* qui crée un coordinateur fédéral des transports. Celui-ci a pour mission d'éviter la concurrence entre les différentes compagnies de chemins de fer ou bien entre les chemins de fer et les autres moyens de transport ⁽¹⁰⁾. Jusqu'ici son intervention s'est bornée aux questions purement ferroviaires et n'a pas encore abordé les relations de l'aile et du rail. Ces relations ne sont pas en général de la concurrence car le train et l'avion n'ont pas la même clientèle. Aux Etats-Unis cependant les transports aériens ont une importance plus considérable que dans aucun autre pays et l'avion

(5) Loi 1932, ch. 238 (5 *Am. Laws of Massachussets*, sec. 70, p. 226).

(6) L. 1929, Ch. 137 approuvée le 7 mars 1929, Idaho, et 13 mars 1933.

(10) Titre I de l'Act Public n° 68 ; 73^e Congrès.

n'est pas réservé uniquement aux hommes d'affaires mais à toute personne pressée qu'une légère différence de prix n'effraie pas.

Tableau n° 8. — TABLEAU COMPARATIF DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS

De New-York à :		AVION	CHEMIN DE FER (9)	AUTOCAR
Los Angeles.....	Distance (7)...	2.600 m.	2.300 m.	3.000 m.
	Billet simple...	\$160	\$117,59	\$42,25
	Aller-Retour...	\$288	\$203,20	\$76,05
	Dép. par sem..	91	(8)	28
	Dur. du voyag..	17 heures	3 jours ½	5 jours
Chicago.....	Distance.....	730 m.	950 m.	837 m.
	Billet simple...	\$47,95	\$41,70	\$15
	Aller-Retour...	\$86,30	\$67,05	\$27
	Dép. par sem..	118	204	118
	Dur. du voyag..	5 heures	25 heures	30 heures
Washington.....	Distance.....	200 m.	225 m.	234 m.
	Billet simple...	\$12,20	\$ 8,14	\$5,50
	Aller-Retour...	\$21,90	\$14	\$8,75
	Dép. par sem..	84	224	180
	Dur. du voyag..	1 h. 20	5 h. 30	8 h. 30

Depuis peu d'années de grands autocars traversant toute l'Amérique ont apparu ; s'ils manquent de confort et de rapidité par rapport au train et à l'avion, leur bas prix leur permet d'avoir pour clientèle toutes les personnes qui

(7) Distance en milles terrestres.

(8) Non déterminé.

(9) Les prix des chemins de fer sont étudiés avec pullmann, couchette inférieure.

cherchent en premier lieu l'économie et qui ne peuvent voyager dans les trains américains sans classes populaires.

Cette concurrence coordonnée donnerait donc à chacun de ces moyens de transport une clientèle spéciale recherchant soit le confort, soit la rapidité, soit l'économie.

SECTION 2

POLITIQUE SUIVIE PAR LES COMPAGNIES DE TRANSPORT AERIEN AVEC LEURS CLIENTS

§ 1. — LES PASSAGERS.

Les compagnies de transport s'efforcèrent pour conserver et agrandir leur clientèle de perfectionner les qualités techniques de leurs avions en améliorant les points suivants que le Major Doolittle, dans un discours récent, exposait comme les « mots d'ordre du transport aérien » :

1° *La rapidité*

C'est le principal avantage des transports par avion. L'avion est un moyen, dit-on de l'autre côté de l'Atlantique, *of saving time*, d'épargner le temps. Les progrès en vitesse ont été recherchés de deux manières : par l'augmentation de la vitesse propre des avions et par l'accélération des relations entre les aérodromes et le centre des villes.

— Augmentation de la vitesse des avions. Cet accroissement fut très progressif puisque, en 1926, la vitesse moyenne réalisée sur Boston-New-York était de 90 à 100 milles-heure ; Saint-Louis-Chicago se faisait à 93 milles-

heure. En 1929, les Sociétés de transport renoncèrent à accroître la vitesse de leurs appareils pour employer de gros appareils peu rapides mais portant beaucoup de passagers du type F. 32. Depuis, les progrès furent constants. Pour la grande ligne transcontinentale, l'horaire a été le suivant :

- 1930 2 jours (air et rail) ;
- 1932 30 heures en moyenne ;
- 1933 19 heures ;
- 1935 17 heures.

C'est en 1933 qu'apparut le Boeing 247⁽¹¹⁾, bimoteur encore en service, et qui améliora considérablement le type des appareils transportant des passagers.

— Améliorations des relations automobiles entre les aéroports et les villes.

La lenteur des relations aéroports-villes est une des critiques les plus justifiées que l'on élève habituellement contre l'avion. Dans la plupart des villes importantes l'aérodrome est loin de la ville et il en résulte souvent de tels retards que la vitesse de l'avion perd tout son intérêt. Pour les distances courtes le temps perdu est proportionnellement très important ; ainsi, de Boston à New-York l'avion ne met que 1 h. 40, mais il faut compter également 1 h. 40 pour aller du centre de Boston à l'aérodrome et de Newark (aérodrome de New-York) à Manhattan. Les Municipalités et les Compagnies ont déjà fait un gros effort, soit par la mise à la disposition des passagers de voitures rapides spéciales, soit par la création de routes spéciales comparables aux autostrades, les « *speedways* » (routes de vitesse comme celle reliant New-York à l'aérodrome de Newark), soit par le chan-

(11) Cf. Tableau n° 2 de performance des appareils en service.

gement d'emplacement des aérodromes. Cette dernière mesure est en voie de réalisation à San-Francisco et à Chicago ; dans ces deux grandes villes, les Municipalités vont installer l'aérodrome sur des terrains remblayés au-dessus du golfe de San-Francisco ou du lac Michigan. Une dernière solution est envisagée par certaines compagnies qui emploieraient des amphibies rapides utilisant ainsi les nombreux cours d'eau ou lacs auprès desquels les villes sont construites (12).

Tableau n° 9

RELATIONS ENTRE VILLES ET AÉRODROMES (13)

Villes	Prix	Temps	Villes	Prix	Temps
New-York	\$ 1,00	1 heure	Rochester	\$ 0,45	10 m.
Chicago	0,75	50 m.	Milwaukee	0,75	20 m.
Los Angelès	0,75	45 m.	Seattle	0,50	30 m.
Washington	0,50	20 m.	El Paso	0,75	25 m.
Saint-Louis	1,00	50 m.	Détroit	0,50	35 m.

2° La régularité

C'est une des qualités les moins observées pendant l'ère héroïque de l'aviation que de partir et d'arriver à une heure déterminée. Pour obtenir un horaire suivi avec régularité, les compagnies ne tiennent pas compte des temps records comme temps de base, mais elles les sous-estiment légèrement. Cette régularité dépend de l'entretien du matériel et du fonctionnement de l'infrastructure.

(12) Notamment le S. 43.

(13) D'après les horaires des principales sociétés de transport aérien des Etats-Unis.

ture ; des révisions fréquentes imposées par le Ministère du Commerce, une infrastructure complète et parfaitement entretenue, ont permis d'obtenir une moyenne de 95 % des vols terminés dans les délais (14).

La régularité des lignes commerciales a peu varié depuis 1931 malgré les horaires plus tendus, les vols de nuit plus nombreux.

1931	.....	93,61 %
1932	.....	95,56 %
1933	.....	95,55 %
1934	.....	93,88 %
1935	.....	94,38 %

Nous devons noter que cette régularité était en 1935, pour la Compagnie Air France, de 97 % ; 1 % des voyages étaient terminés avec un retard de plus de 100 % et 2 % n'étaient pas effectués.

3° *La fréquence des services*

Une formule publicitaire employée par une ligne maintenant disparue indiquait la fréquence des services pendant la journée : « *Every hour on the hour* » (Départ toutes les heures à l'heure même). Cette compagnie a réussi par ce moyen à s'attirer un nombre considérable de clients. Ils pouvaient désormais partir à toute heure de la journée sans avoir à consulter l'horaire.

Les autres compagnies firent bientôt de même. De New York à Chicago il y a actuellement 16 services dans chaque sens par jour ; sur New York - Washington, 12, et sur New York - Boston, 7. La grande ligne transcontinentale de New-York à la côte Pacifique compte 12 ser-

(14) D'après le Ministère du Commerce il y aurait en 1935, 90.124 vols dont le départ fut assuré et 85.063 terminés dans les délais.

vices quotidiens qui sont effectués par 4 compagnies différentes (15).

4° *Le confort*

En 1926, le voyageur devait revêtir sur les lignes américaines une combinaison de pilote et boucler un parachute avant de se lancer à la conquête de l'air. Les compagnies comprirent que la confiance des passagers augmenterait si le voyage devenait plus confortable ; des améliorations considérables furent apportées à la cabine des passagers, aménagée par un décorateur ; les fenêtres, autrefois des hublots, furent agrandies et les ingénieurs commencèrent à s'occuper des questions d'aération et de chauffage. D'année en année, afin d'augmenter le confort des passagers, des innovations apparurent : fauteuils pouvant s'incliner et permettant le repos des voyageurs, avions-s'ecpings permettant le repos total pour les longues randonnées de nuit. La dernière amélioration fut la suppression du bruit à l'intérieur de la cabine, grâce à une peinture spéciale isolante au son et à la diminution des vibrations du moteur. L'air de ventilation est lui-même « débruité ». Le bruit est inférieur à celui d'un wagon Pullmann et les conversations se font sans hausser la voix. De même qu'à bord des nouveaux gros navires de la marine marchande on ignore la mer, tout est fait à bord des avions pour « ignorer que l'on est en l'air » ; des employées à bord de chaque avion distribuent gratuitement les journaux qui viennent de paraître, les dernières revues à tous les passagers, qui peuvent aussi fumer, déjeuner et jouer au bridge.

(15) Horaires au 1^{er} janvier 1936 ; depuis, augmentation considérable du nombre de services, surtout en été.

Mais ces premiers éléments d'amélioration du service ne sont pas aussi importants que les efforts faits pour répondre aux critiques souvent exprimées : l'avion est cher et dangereux. Si l'avion devient plus économique et plus sûr, de nombreux clients l'emploieront, tandis que le perfectionnement du confort, de la régularité ne fait qu'inciter ceux qui ont employé l'avion à le reprendre.

5° Economie

Primitivement, les compagnies avaient un tarif élevé, mais elles s'aperçurent qu'il y a peu de personnes capables de payer un prix très élevé pour gagner du temps. Aussi diminuèrent-elles les prix, comme l'indique le tableau n° 10. L'augmentation des tarifs de juin 1928 était due à ce que le public n'était pas encore « air-minded » et se refusait à employer un moyen de transport inconfortable et dangereux. Depuis, le tarif diminua régulièrement. Les compagnies offrent maintenant 20 % de réduction pour le billet de retour.

Mais ce tarif n'a de sens que par comparaison avec ceux des industries concurrentes. Le tableau n° 10 indique le rapport des prix entre le chemin de fer, l'auto-car et l'avion ; le chemin de fer et l'autocar seraient donc plus économiques que l'avion sur ces grandes lignes ; pour certaines lignes transversales cependant, l'avion serait plus économique que le chemin de fer comme l'indiquent les chiffres suivants cités par la *Central Air Lines* :

Tableau n° 10

	Avion	Chemin de fer + Pullmann
Détroit-Washington	\$ 25,65	\$ 27,93
Cleveland-Washington	27,65	20,13
Pittsburg-Washington	10,75	14,65

Le prix actuel de l'avion est donc comparable à celui du chemin de fer ; ce n'est pas cet élément qui peut arrêter un voyageur pressé.

6° *La sécurité*

L'avion doit être sûr, c'est-à-dire donner aux passagers la tranquillité d'esprit nécessaire pour qu'ils puissent apprécier le confort, la vitesse, le charme du vol. La sécurité n'est vraiment utile que lorsqu'elle est accompagnée d'un sentiment de sûreté. Les passagers doivent pouvoir voler sans aucune appréhension.

Aux Etats-Unis, cette sécurité est d'abord donnée par l'infrastructure du Ministère du Commerce et ensuite par le perfectionnement du matériel. Les avions se sont améliorés sans cesse : moteurs plus robustes, avions multi-moteurs pouvant continuer de voler un moteur arrêté, instruments de vol perfectionnés ou créés, comme le pilote automatique, les stabilisateurs de cap, des altimètres plus sensibles. Ces avions sont révisés régulièrement et conduits par des pilotes sévèrement sélectionnés, aidés de copilotes. Il ne reste encore, de l'avis des techniciens américains, que deux adversaires qui ne soient pas encore complètement dominés : la glace et le brouillard.

L'aviation commerciale américaine a augmenté sa sécurité. Elle est maintenant d'une sécurité comparable aux autres moyens de transport.

Progrès de la sécurité en avion. — L'avion est plus sûr si le nombre des décès survenus aux passagers diminue, le nombre des milles parcourus restant le même. L'unité est le nombre de milles parcourus par passagers décédés ; la statistique ne commence qu'en 1930, première année où le relevé des milles-passagers ait eu lieu.

Tableau n° 11

Années	Pass.-milles parcourus	Décès	1 passager meurt tous les millions de milles
1930	103.747.249	24	4,332
1931	119.968.577	26	4,700
1932	146.552.387	25	5,860
1933	198.800.079	8	24,850
1934	225.267.559	21	10,72
1935	360.569.431	15	24,03

La courbe, quoique ayant peu de régularité, indique une progression sensible de la sécurité. Le nombre de décès par rapport aux milles parcourus va en diminuant. Ce manque de régularité peut provenir d'une mauvaise saison exceptionnelle, ce qui amène des accidents en nombre anormal. Les avions modernes ayant une grande capacité, la perte d'un avion complètement chargé peut encore bouleverser la statistique. C'est ainsi que les deux premiers mois de 1936 furent exceptionnellement mauvais : le résultat fut 23 victimes pour 63.500.000 milles-passagers, c'est-à-dire un décès pour 2.762.000 passager-mille. Cette grande irrégularité dans les accidents ne permet de juger que la tendance générale, qui indique bien l'augmentation de la sécurité (16).

Sécurité de l'aviation commerciale régulière comparée à celle des autres moyens de transport. — L'avion est devenu d'une sécurité comparable à celle des autres moyens de transport : automobile et chemin de fer. La statistique des milles-passagers parcourus en automobile est estimée d'après la consommation annuelle de l'essence.

(16) Il faut noter qu'Air France n'eut aucun décès à déplorer pendant l'année 1935 sur 36.389.391 pass. kms.

Tableau n° 12

NOMBRE DE MORTS PAR 100 MILLIONS DE MILLES-PASSAGERS (17)

Années	Chemin de fer	Autos	Avions
1934	1,3	5,0	9,3
1935	0,0	5,1	4,1

Ces chiffres montrent que l'auto, en 1935, a été relativement moins sûre que l'avion ; les automobiles avaient parcouru 410 milliards de milles-pasagers et il y avait eu 21.000 morts, c'est-à-dire un mort tous les 19.500.000 passagers-milles parcourus.

La quantité d'accidents qui attirent si défavorablement l'attention du public est due aux transports aériens divers : touristes, instruction de pilotage, industriels ou commerciaux non réguliers. Il y a dans ce domaine, par 100 millions de milles-passagers parcourus, 216,1 morts, c'est-à-dire 50 fois plus qu'en avion régulier. Ce sont ces services aériens qui créent un préjugé de danger contre l'aviation régulière.

Cette politique commerciale des compagnies de transport aérien, quoiqu'elle soit aidée par une publicité très développée, n'a pas réussi encore à attirer tous les clients possibles de l'aviation. D'après une enquête faite par la grande revue américaine « *Fortune* » d'avril 1936, le public américain, malgré la progression de 61 % du nombre des passagers en 1935, est encore très prudent à l'égard des risques d'accidents aériens ; 70 % des hommes et 80,9 % des femmes qui ont répondu à l'enquête préfèrent voyager par chemin de fer ; il n'y aurait donc en Amérique que 24,6 % des voyageurs possibles qui prendraient l'avion.

(17) Statistique tirée des *News Week* du 18 avril 1936.

L'âge n'a que peu d'importance puisque 68,3 % des hommes de 20 à 40 ans préfèrent rester au sol. Les raisons invoquées par ceux qui ne volent pas sont les suivantes : 70 % préfèrent le chemin de fer à cause de la sécurité, les autres raisons données sont respectivement : économie, 9 % ; liberté d'esprit, 8 % ; confort supérieur, 7 %. Les compagnies aériennes, qui ont déjà réalisé tant de progrès, doivent maintenant se consacrer à diminuer encore les risques d'accidents et à le faire savoir dans le public.

§ 2. — LES EXPÉDITEURS DE MARCHANDISES.

Les marchandises expédiées sur les avions, appelées « *express* », furent considérées initialement par les compagnies de transport aérien comme une source secondaire de recettes ; ce transport se développa vers 1933 et devint rapidement indispensable au point que des services spéciaux de fret ont été créés.

L'organisation de transport du fret fut effectuée par deux groupes qui paraissent se faire concurrence :

— *General Air Express* : c'est une société organisée par la plupart des lignes aériennes ⁽¹⁸⁾ dont le Bureau central est à New-York. A la tête se trouve un directeur chargé de coordonner l'effort de diverses compagnies, distribuant les cargaisons et créant une feuille d'expédition uniforme. Cette société est organisée pour être simple et peu coûteuse ; le service de manutention des colis, prise en charge et livraison, est effectué par la *Postal Telegraph*, compagnie exploitant des lignes télégraphiques, qui ra-

(18) T. W. A. ; Eastern A. L. ; Northwestern A. L. ; Pennsylvania A. L. ; et Varney Speed A.

masse et distribue les « *express* » avec l'aide de ses 3.000 employés. Il suffit d'avertir le bureau le plus proche de cette compagnie : celui-ci envoie aussitôt un cycliste chercher le colis. Si le colis pèse plus de 30 livres, un camion est envoyé ; aucun frais supplémentaire n'est perçu pour ce service spécial de livraison. Les tarifs sont calculés sur la base de 4 cents les 100 livres-milles. C'est ainsi que 10 livres de fret entre New-York et Chicago coûtent \$ 3,12 et jusqu'à Los Angelès \$ 9,60. Un tarif spécial d'assurance est perçu de 15 cents les 100 dollars de valeur déclarée.

— *Railway Express Agency* : à la suite d'un accord conclu entre les autres compagnies de transport aérien — et spécialement *United Air Lines* et *Pan American Airways* — cette agence se charge de la manipulation des « *express* ». L'avantage de cette combinaison est d'économiser les frais généraux (car cette organisation sert également pour les chemins de fer) et d'intéresser aux expéditions par voie aérienne toutes les villes non desservies par un aéroport et qui ont une ligne de chemin de fer. Pour le relevage et la livraison des colis, un représentant de cette société se trouve en contact permanent avec les expéditeurs ; il est même prévu pour les industries travaillant la nuit un service de livraison à toute heure ; en plus, comme le système des livreurs télégraphistes de la *Postal Telegraph* était très avantageux pour les petits colis, un accord de même nature fut conclu avec une compagnie concurrente, la *Western Union*, pour que ses livreurs fassent la livraison ou aillent chercher les colis inférieurs à 20 livres ou à \$ 250. Des réductions de prix furent réalisées qui rendirent l'Air Express économique; des colis pesant 12 onces ne coûtaient que 85 cents d'envoi entre deux villes munies d'aéroports incorporés dans le système R. E. A., et 25 onces envoyées à moins de

150 milles ne coûtaient que 1 dollar ; ces services comprennent ramassage, livraison et assurance au-dessous de 50 dollars de valeur déclarée.

Ces deux organisations concurrentes ont des résultats remarquables et les produits manipulés sont très variés. Le fret se compose en général de tout ce qui est fragile et ne pourrait supporter les longueurs d'un voyage par chemin de fer. Par exemple des fleurs coupées : gardénias, fleurs à parfum de Californie, orchidées venant d'Honolulu par bateau puis par avion jusqu'à Boston en moins d'une semaine ⁽¹⁹⁾ ; de même tout ce qui est nouveautés : modèle français de robes, journaux, actualités cinématographiques ou tout ce qui est nécessité par un besoin urgent : instruments de chirurgie, sérum, accessoires de moteurs. Toutes sortes d'objets ont été ainsi expédiés ; à un moment donné ⁽²⁰⁾ 20 % des expéditions par air furent les nouvelles photographiques d'événements importants, la publicité s'en mêla et apprit à tous l'utilité de ce service de transport de marchandises parcourant 3 milles à la minute.

SECTION 3

LA POLITIQUE D'EXPANSION AERIENNE A L'ETRANGER ; LES PAN-AMERICAN AIRWAYS

Les compagnies américaines de transport aérien n'ont pas de lignes reliant les Etats-Unis et le reste du monde, sauf pour quelques prolongements vers le Canada. Il n'y a qu'une seule compagnie qui s'occupe des relations

(19) Avec le nouveau service des P. A. A. transpacifique, ce temps peut être réduit à 2 jours et demi.

(20) Incendie du « Mourra-Castle ».

aériennes entre les Etats-Unis et les nations étrangères, ce sont les *Pan-American Airways, Inc.* ; cette compagnie transporte 97,5 % des passagers, la totalité du fret et parcourt 99 % des milles-passagers qui sont effectués dans le trafic américain international.

Pour comprendre l'importance de cette compagnie, nous devons l'étudier du point de vue américain et du point de vue international.

§ 1. — IMPORTANCE DE LA PAN-AMERICAN AIRWAYS POUR LES ETATS-UNIS.

Cette compagnie n'est pas uniquement une société privée américaine en lutte directe avec les diverses compagnies européennes. Elle répond surtout au désir d'expansion des Etats-Unis. Après le traité de Versailles, il se produisit outre-Atlantique un mouvement de désintéressement à l'égard de l'Europe et de la Société des Nations, mouvement qui s'explique par diverses raisons : difficultés de change, hausse des droits de douane — et un retour à la politique de Monroë. C'est la politique du bon voisinage, du « *good neighbour* » qui s'étend et qui se transforme en politique d'expansion économique.

La *Pan American Airways* devient une institution américaine, transplantée à de nombreux milles du sol natal, rendant d'innombrables services non seulement aux Américains en terre étrangère, mais aussi à ceux qui sont demeurés aux Etats-Unis (21). Les agents que la *Pan-American Airways* a répandus dans toute l'Amérique du Sud sont devenus de véritables agents commerciaux. Ils sont chargés d'envoyer tous les renseignements écono-

(21) Cf. *Fortune*, août 1936.

miques, politiques nécessaires aux industriels américains qui veulent se créer des débouchés dans les pays desservis par la compagnie. Cet agent leur fera des suggestions, les aidera en cas de difficultés. Cette politique a l'avantage de faciliter l'augmentation des débouchés des industriels américains qui, grâce à la fréquence des services et à leur rapidité, pourront envoyer des lettres ou des échantillons, venir eux-mêmes sur place en gagnant du temps sur leur concurrents européens. Et par ce moyen, la Compagnie de Navigation aérienne augmentera son trafic. C'est grâce à cette organisation que les représentants de marques d'automobiles américaines en Amérique du Sud n'ont plus sur place de stocks de pièces de rechange. En cas de besoin, il suffit de télégraphier la commande qui arrivera très peu de temps après par l'avion régulier. La compagnie est devenue l' « ambassadeur industriel américain » pour favoriser le commerce Etats-Unis - Amérique du Sud.

La preuve de l'importance de cette compagnie et de l'intérêt considérable que lui porte le gouvernement fédéral apparaît dans le fait que ses contrats postaux ne furent pas rompus. Dans son rapport au Président Roosevelt, J. A. Farley, *Postmaster General*, déclarait que l'administration avait marqué trop de faveur envers la *Pan American Airways*, que cette compagnie avait été le plus souvent l'offrant le plus élevé, qu'elle avait malgré tout obtenu les contrats, et que le temps alloué pour soumissionner n'avait jamais été suffisant. Nonobstant ces irrégularités, il ne demandait pas la rupture des contrats ; la suppression des services aurait amené la rupture de centaines d'accords commerciaux passés entre la compagnie et les Etats survolés. Ces accords lui permettaient, sous certaines conditions et à titre personnel, le survol

du territoire de l'Etat, le transport de la poste, l'installation et l'utilisation d'une infrastructure et des aérodomes. Ces accords forment la base du succès de la *Pan-American Airways*. Si la compagnie veut obtenir un contrat de poste entre deux points, elle envoie d'abord des techniciens, ingénieurs et diplomates, qui obtiennent des options et des contrats, en sorte que la compagnie est la seule à pouvoir exploiter entre ces deux points. Quand les offres pour le transport de la poste sont admises, elle est seule, en raison de ces accords dont elle seule est bénéficiaire, à pouvoir obtenir le contrat, bien qu'elle en ait demandé le prix maximum ⁽²²⁾.

Comme le disait le journal « *Fortune* » ⁽²³⁾, la compagnie tient ses droits au nom du peuple américain.

§ 2. — IMPORTANCE DE LA PAN-AMERICAN AIRWAYS DANS LE MONDE ENTIER.

La *Pan-American Airways* est la plus importante compagnie du monde pour l'étendue des lignes ; ses avions survolent 40.000 milles, alors que les chiffres pour les compagnies européennes sont respectivement de 24.000 milles pour Air-France, 23.600 pour la Luft-Hansa, et 21.000 pour les Imperial Airways. Elle est en relation avec 39 pays et colonies que ses services survolent au moins une fois par semaine. Son matériel comprend 137 appareils, dont les avions représentent 54 %, les amphibiens 12 % et les hydravions 34 %. Quoique qu'elle n'ait que 7 ans d'existence, elle possède actuellement 202 terrains d'atterrissage, 129 stations de radio et de météoro-

(22) Chapitre III, Sec. I, § 6.

(23) *Fortune*, *op. cit.*

logie, ce qui nécessita près de 5.400.000 dollars d'investissement et 300.000 dollars de loyers annuels. Les 40.000 milles du réseau total se divisent en 2 branches : le réseau d'Amérique du Sud, qui constitue la raison d'être de la *Pan-American Airways* et les liaisons transocéaniques, qui en sont l'avenir.

1. *Les liaisons Etats-Unis - Amérique du Sud.* — La P. A. A. n'exploite aucune ligne intérieure, mais est en liaison avec les lignes de passagers américaines par les deux têtes de lignes qu'elle possède à Miami, en Floride, et à Brownsville, au Texas. De ces deux points part un réseau, entourant complètement l'Amérique du Sud par des services ayant lieu en moyenne 2 fois par semaine. Miami est ainsi à 6 jours de Buenos-Ayres par la côte Atlantique, et à 5 jours de Santiago-du-Chili par la côte du Pacifique. Une liaison aérienne au-dessus de la Cordillère des Andes réunit ces deux lignes, dont une, celle de la côte Pacifique, est exploitée par la *Panagra*, filiale de la *Grace Line* et de la *Pan-American Airways* ⁽²⁴⁾. Ces services principaux sont complétés par un grand nombre de lignes secondaires, en Amérique Centrale ou aux Antilles, souvent à gros trafic (comme Miami-Nassau, ou Miami-La Havane), et par des compagnies indépendantes dans lesquelles la *Pan-American Airways* a pris un intérêt prépondérant : *Aerovias Centrales*, S. C. A. D. T. A.

Pour les express, l'accord avec la *Railway Express Agency* permet la distribution et la prise en charge des marchandises provenant de l'Amérique Centrale et de l'Amérique latine ou à destination de ces régions. Grâce

(24) La *Grace Line* est la grande compagnie américaine de navigation vers l'Amérique du Sud qui a une grande influence et une organisation puissante sur la côte du Pacifique.

à un document simple, accepté dans toute l'Amérique du Sud pour le transport international des marchandises : le *Pan-American Airways bill*, la compagnie profita d'une augmentation considérable de la quantité « d'express » transportés, car ce document remplace de nombreux documents compliqués et peut toujours être escompté.

2. *Les liaisons trans-océaniques.* — La politique de la *Pan-American Airways* étant de s'étendre toujours, cette compagnie porte maintenant ses efforts vers des liaisons lointaines à travers les océans. Dès 1930, des vols réguliers de plus de 1.000 kilomètres furent effectués au-dessus de l'eau — entre Miami et la Colombie — avec escale à la Jamaïque. Des constructeurs — Sikorsky notamment — se spécialisèrent dans la construction de gros hydravions manœuvrés par les pilotes-marins, eux aussi spécialisés. On employa une terminologie nautique, parlant de nœuds et non plus de milles ; et c'est ainsi que 46 % du matériel de la *Pan-American Airways* est composé actuellement d'hydravions et d'amphibies.

En prévision de la ligne trans-Pacifique, la *Pan-American* acquit deux lignes aériennes en Alaska, pouvant servir de base à une traversée par les îles Aléoutiennes, et le Japon, ainsi que la ligne nationale chinoise : C.N.A.C. Cette dernière ligne est actuellement exploitée par la *Pan-American* en collaboration avec le gouvernement chinois qui possède 55 % des actions, sur les lignes Pékin-Canton et Shanghai-Haut Yang-Tsé. La traversée du Pacifique nécessitant de nombreuses escales, 5 bases furent créées en 1935 grâce à l'équipement transporté sur un cargo affrété spécialement (25). Des îles coralliennes isolées dans le Paci-

(25) Le « *North Haven* » a transporté plus d'un million d'objets classés.

fique, d'intérêt surtout stratégique, telles que Guam, furent ainsi aménagées. Pour les appareils nécessaires à cette traversée, des spécifications pour un hydravion de gros tonnage, à grand rayon d'action, avec vitesse suffisante, furent envoyées à tous les constructeurs ; deux appareils furent construits : le Sikorsky S. 40 et le Glenn-Martin type China-Clipper. Mais si le premier a une vitesse suffisante, il manque de rayon d'action, tandis que le second manque un peu de vitesse pour voler de San-Francisco à Honolulu (3.850 km.).

Les résultats techniques des 6 premiers mois ont été publiés par la *Pan-American Airways* ⁽²⁶⁾ ; douze traversées furent effectuées à l'aller et au retour entre la Californie et les îles Philippines ; la vitesse moyenne fut parfois insuffisante, en raison d'accidents de moteur, de vents contraires violents nécessitant le retour à la base d'Alameda, dans la baie de San-Francisco ⁽²⁷⁾.

Le transport des passagers doit commencer en fin octobre 1936 ; il ne s'effectuera que jusqu'aux Philippines, en raison des difficultés existant entre le gouvernement chinois et la compagnie pour le débarquement de passagers venant d'avions américains en territoires chinois. Le point terminus de la ligne a été fixé alors à Macao, colonie portugaise, mais aucune traversée n'a encore été faite.

La liaison aérienne transatlantique est actuellement à l'étude. Des accords entre les diverses compagnies européennes (Imperial Airways, Luft-Hansa, Air France-Transatlantique) et la Pan-American Airways ont été signés récemment, des vols d'essai sont prévus pour 1937, l'exploitation ne devant commencer qu'en 1938. Des diffi-

(26) Cités par l'*Aéronautique* de septembre 1936, n° 208, p. 185-186.

(27) Le *Clipper* ne volait plus qu'à 85 milles à l'heure.

cultés techniques et politiques retardent, en effet, l'exploitation de cette ligne transocéanique. Les difficultés techniques proviennent des inconvénients de chacune des routes possibles. La route Sud par les Açores est longue, sans ports favorables aux hydravions. La route Nord est soumise à des conditions atmosphériques défavorables qui ne la rendent possible que pendant trois mois d'été. La route directe, dite du grand cercle, nécessite des appareils de rayon d'action considérable qui ne semblent pas encore exister. Les difficultés politiques proviennent, comme on le verra, de l'abstention américaine aux conventions internationales de navigation aérienne, ce qui rend nécessaire la création d'accords bilatéraux permettant le survol.

Il semble que les *Pan-American Airways* veuillent tout d'abord mettre au point définitivement leurs services transpacifiques, qui leur ouvrent les marchés d'Extrême-Orient, donnant ainsi une nouvelle vigueur à l'exportation américaine, concurrencée sur le marché chinois par les industriels japonais. Puis, forts de l'expérience acquise, ils se lanceront, d'accord avec les aviations européennes, à l'assaut de l'Atlantique.

Dans quelques années, on pourra juger, par simple comparaison sur un service semblable, l'aviation américaine et les aviations européennes. Cette comparaison sera la seule indiscutable. Toutes celles qui pourraient être faites maintenant porteraient sur des aéronautiques effectuant des services différents dans des pays différents.

SECTION 4

LES RESULTATS

La politique suivie par les différentes compagnies, que ce soit dans leurs rapports entre elles, ou avec les autres moyens de transport, ou avec les clients, a donné les résultats remarquables qu'indiquent les statistiques publiées par l'*Air Commerce Bureau*. Le trafic a grandi presque sans interruption pour les passagers et le fret depuis 1926. Mais si les résultats commerciaux sont excellents, l'équilibre financier ne peut être atteint dans la plupart des compagnies qui ne peuvent distribuer de dividendes. On note pourtant une amélioration depuis que l'Amérique semble sortir de la dépression économique qui dura de 1929 à 1933.

§ 1. — RÉSULTATS DE TRAFIC.

Ces résultats, conséquences de conditions d'exploitation favorables, de l'organisation gouvernementale et de la politique commerciale des compagnies de transport, sont, il faut le reconnaître, absolument remarquables, que ce soit pour les lignes régulières qui transportent des passagers et des marchandises ou pour les services non réguliers.

A. — Les lignes régulières ont transporté des passagers et du fret.

Le trafic des passagers a augmenté au point de vue quantité et au point de vue distance parcourue.

— La quantité de passagers transportés est indiquée

depuis 1926 au tableau n° 13. Cette progression marque un départ brusque pour les deux sortes de trafics — intérieur et international — en 1930, puis fut interrompue en 1934, par suite de la crise interne de l'aviation commerciale américaine qui suivit la rupture des contrats postaux. Les lignes internationales postales n'ayant point été suspendues, ne furent pas atteintes dans leur progression. En 1935, nouvelle augmentation du trafic : de 61 % pour les lignes intérieures, de 14 % pour le trafic international, ce qui donne une moyenne d'augmentation de 54 %.

Tableau n° 13

PASSAGERS TRANSPORTÉS ⁽²⁸⁾

Année	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1926	5.782	0	5.782
1927	8.661	18	8.679
1928	47.480	1.873	49.713
1929	159.751	13.654	173.405
1930	374.935	42.570	417.505
1931	469.981	52.364	522.345
1932	474.279	66.402	540.681
1933	493.141	75.799	568.940
1934	461.743	99.627	561.370
1935	746.946	113.815	860.761

La distance parcourue par les passagers permet de mieux calculer la progression des recettes commerciales pour la compagnie, évaluées sur la distance parcourue. Le graphique n'a pu être établi qu'à partir de 1931 et montre une régularité constante dans la progression, sans indiquer

(28) Chiffres tirés de *Civil Aeronautics in U. S.*

de baisse de trafic en 1934, les passagers volant en moyenne sur des distances plus grandes. L'unité qui sert de base à ces calculs est le mille-passager ⁽²⁹⁾.

Tableau n° 14

Année	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1931..	106.442.375	13.526.202	119.968.577
1932..	127.038.798	19.513.789	146.552.587
1933..	173.492.119	25.307.960	198.800.079
1934..	187.858.629	37.408.930	225.267.559
1935..	313.905.508	46.663.923	360.569.431

Cette progression de la distance totale parcourue annuellement par les passagers provient tout d'abord de l'augmentation du nombre des passagers, mais aussi de l'augmentation de la distance moyenne parcourue par eux, en milles.

Tableau n° 15

Année	Trafic intérieur	Trafic international
1931.....	226	239
1932.....	268	295
1933.....	354	324
1934.....	408	377
1935.....	423	413

Ce sont donc les lignes intérieures qui ont la moyenne de distance parcourue par les passagers la plus élevée, contrairement à ce que l'on pourrait supposer en considérant la longueur des lignes de la *Pan American Airways*. Cela provient de ce que les lignes intérieures sont en concu-

(29) Un passager transporté sur un mille.

rence avec des moyens de transport rapides, supprimant en grande partie l'avantage de vitesse de l'avion sur des parcours réduits. Les lignes de la *Pan American Airways*, au contraire, ne sont guère en concurrence qu'avec des moyens de transport lents : que ce soit sur terre les traîneaux de chiens d'Alaska ou les transports difficiles et lents d'Amérique du Sud, ou sur mer, les navires cinq à six fois moins rapides que les hydravions modernes. L'avion, même sur un court trajet, peut faire gagner plusieurs journées.

Le trafic des marchandises expédiées par avion n'a commencé à se développer que vers 1931, dans le trafic intérieur comme dans le trafic international, ainsi que l'indiquent les statistiques suivantes (les poids sont donnés en livres) :

Tableau n° 16

Année	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1926..	3.555	0	3.555
1927..	45.859	0	45.859
1928..	210.404	6.240	216.644
1929..	249.634	7.809	257.443
1930..	359.723	109.048	468.571
1931..	788.059	363.289	1.151.348
1932..	1.033.970	566.851	1.600.821
1933..	1.510.215	942.597	2.432.812
1934..	2.133.191	1.316.484	3.449.675
1935..	3.822.397	1.689.340	5.511.737

La distance moyenne n'a été relevée, par les services de l'*Air Commerce Bureau*, qu'à partir de 1935. La distance des envois serait de 578 milles pour le trafic intérieur. Aucun chiffre n'a été donné pour la *Pan American Air-*

ways. La distance moyenne parcourue par livre de fret est plus importante que celle parcourue par un passager, ce qui est normal, car les longues distances sont essentielle pour le fret. La livraison, si parfaite qu'en soit l'organisation, nécessite toujours un certain temps qui absorbe le bénéfice du transport par avion sur les courtes distances.

B. — *Les transporteurs n'exploitant pas une ligne régulière* sont très nombreux aux Etats-Unis ; les services effectués par eux peuvent être des baptêmes de l'air, des vols touristiques ou les taxis aériens. Le nombre de passagers transportés par eux a été calculé d'une manière assez approximative par l'*Air Commerce Bureau*, car le contrôle est peu important.

Tableau n° 17

Année	Passagers transportés
1929.....	1.732.000
1930.....	1.840.000
1931.....	1.430.000
1932.....	879.000
1933.....	906.000
1934.....	1.044.000

Il faut noter le nombre considérable de passagers en 1929 : 10 fois plus important que celui des passagers transportés sur les lignes régulières. Ceci parce que ce sont des vols très courts, de caractère touristique et nouveau.

Leur industrie a subi en 1931-32 les conséquences de la crise ; une légère reprise, apparue en 1933, se continue en 1935, puisqu'au premier semestre 556.332 passagers ont été transportés.

La diminution du nombre des passagers a cependant des causes permanentes : sécurité beaucoup moins grande que sur les lignes régulières — en général un mort tous les 500.000 milles parcourus, — responsabilité du transporteur moins étendue que celle du transporteur régulier. On peut même dire que l'avion n'en est déjà plus au stade de l'expérience et que les baptêmes de l'air ont perdu leur attrait d'inédit.

Les progrès sur les lignes régulières sont constants, et une statistique récente indique que les records de l'année 1935, tant au point de vue passagers qu'au point de vue fret, seront largement battus. Les résultats des six premiers mois de 1936, publiés par l'*Aero-Digest* de septembre 1936, indiquent les progrès suivants : 421.857 passagers ont été transportés du 1^{er} janvier au 30 juin 1936, sur les lignes intérieures, au lieu de 319.484 en 1935, soit une progression de 32 %. Les passagers-milles passent de 139.436.311 à 179.509.746, soit 29 % d'augmentation. Le poids du fret transporté augmente de 106 %, passant de 1.412.969 à 2.911.775. De même la quantité de poste a augmenté, passant de 2.400.000 tonnes-milles de poste en 1934 ⁽³⁰⁾, à 4.140.000 en 1935 et à 2.600.000 pour les six premiers mois de 1936, ce qui est un nouveau record.

Au point de vue du trafic, les résultats de l'aviation américaine montrent une progression continue, malgré la dépression économique. L'aviation est devenue indispensable aux Etats-Unis.

§ 2. — RÉSULTATS D'EXPLOITATION

L'exploitation dépend de l'utilisation du personnel et du matériel, et du rendement commercial, c'est-à-dire du

(30) Nouvelle unité de calcul du *Post-Office*.

rapport des places offertes et du nombre de passagers transportés.

Le matériel volant était en retard sur celui employé par l'aviation européenne en 1926, quand les Etats-Unis ont commencé l'exploitation commerciale des lignes aériennes ⁽³¹⁾. Depuis des progrès considérables ont été faits, par la création vers 1929 de monomoteurs très rapides, puis en 1932 par l'emploi de bimoteurs dont la vitesse moyenne atteint 300 kilomètres-heure, alors que la vitesse moyenne des compagnies européennes était de 210 kilomètres-heure en 1935. Le matériel américain a d'ailleurs été importé par les compagnies de transport européennes, où il a donné d'excellents résultats, malgré les défauts d'instabilité qui ont été étudiés par le service technique français en 1935. Actuellement cependant, certains avions européens sont comparables aux avions américains en service indiqués sur le tableau n° 18.

Le personnel est composé de pilotes, secondés par des aides-pilotes, dits « *co-pilots* », et d'une *stewardess*, seule en contact avec les passagers. De plus, la *Pan American Airways*, pour ses gros hydravions type *China-Clipper*, a édicté des règles spéciales pour le personnel : au commandant du bord, sont adjoints 2 pilotes, un radiotélégraphiste, un ingénieur mécanicien et un navigateur ; les passagers sont servis par un *steward*.

L'utilisation de ce personnel et de ce matériel est beaucoup plus considérable qu'en Europe ; les pilotes et les avions volent en général deux fois plus que la moyenne des pilotes et des appareils européens. M. H. Bouché, dans son rapport sur l'économe du transport aérien en

(31) De l'aveu même des américains qui employèrent à cette époque des Fokkers, avions hollandais.

Europe, donne pour 1932 les chiffres suivants : 50 millions de milles — c'est-à-dire 81 millions de kilomètres — avaient été parcourus. Les 530 pilotes américains ont donc volé en moyenne 153.000 kilomètres, soit 850 heures de vol annuelles, au lieu de 64.500 kilomètres et de 402 heures par an pour les pilotes européens. De même le matériel, composé de 580 avions, aurait parcouru 140.000 kilomètres, au lieu de 46.500 en Europe.

Pour 1935, les 652 pilotes ont parcouru en moyenne 97.400 milles, soit 156.000 kilomètres chacun, et les 459 appareils, 222.000 kilomètres. Cette utilisation remarquable du personnel et du matériel, qui est une des raisons des prix de revient relativement peu élevés de l'aviation américaine, a été limitée par la loi. Le nombre maximum d'heures de vol a été fixé par l'*Air Commerce Bureau* dans ses règlements.. Ainsi le chapitre 5, art. 3, paragraphe B 1, déclare que le pilote ne pourra voler plus de 100 heures par mois et plus de 1.000 heures par an, de même pour le co-pilote, dont la présence est obligatoire sur un avion de taille déterminée ou si le pilote vole plus de 5 heures par jour.

Le pourcentage des places occupées par rapport aux places offertes n'a été calculé que depuis 1932 ; il est établi dans les statistiques de l'*Air Commerce Bureau* par le rapport des sièges-milles — unité qui est le produit de la distance parcourue par les avions, par le nombre de sièges offerts — et des passagers milles.

Tableau n° 18

	1932	1933	1934
Sièges-milles . . .	300.037.897	370.126.435	362.546.746
Passagers-milles .	127.038.798	173.492.119	187.858.629
Pourcentage	42,34 %	46,87	51,82

La progression du rendement commercial est donc constante. Elle provient d'une diminution du nombre de sièges-milles offerts et d'une augmentation du trafic passager.

Pour le fret, le rendement n'a pas été calculé, mais la quantité du fret augmentant sans arrêt, des compagnies envisagent la transformation de certains avions pour le transport de marchandises, des horaires spéciaux étant créés.

§ 3. — RÉSULTATS FINANCIERS

Les sociétés qui ont obtenu ces résultats commerciaux si intéressants, ne sont pas toujours solides financièrement ; de gros frais, une concurrence existant malgré des ententes assez sévères, les dépenses nécessitées par la publicité américaine, le coût du matériel qu'il est obligatoire de remplacer fréquemment, rendent l'équilibre financier difficile. Nous en étudierons les différents facteurs et nous verrons ensuite s'il est réalisé.

Les différents éléments de recettes sont la poste, les passagers et le fret. Pour la poste, étudiée ci-dessus ⁽³²⁾, la formule actuelle de donner une prime par mille parcouru, a l'avantage d'assurer aux compagnies une source de revenus prévisible et stable. On connaît à l'avance la distance que parcourront les avions, les recettes postales seront ainsi déterminées, quelle que soit la quantité de poste transporté, si elle ne dépasse pas un certain maximum, rarement atteint.

Les passagers payent de moins en moins, par suite de la

(32) Cf. Chapitre III, Section I, et la loi postale, documents, n° 2.

baisse des tarifs. Par contre, ils voyagent de plus en plus. Le trafic intérieur des passagers est le seul dont on puisse déterminer les recettes, la *Pan American Airways* ne donnant pas le taux moyen du mille-parcours. Les recettes seront le produit des passagers-milles parcourus par le prix moyen d'un mille dans l'année considérée ⁽³³⁾.

Tableau n° 19

Année	Recettes passagers
1930	\$ 6.970.000
1931	7.170.000
1932	7.750.000
1933	10.580.000
1934	11.080.000
1935	17.900.000

Le fret, quoique son importance quantitative se soit développée, ne joue pas encore un rôle de premier plan dans les différentes sources de recettes. Pour 1935, seule année où la distance poids soit connue, il y aurait eu \$ 870.000 de recettes pour le trafic intérieur ; le prix moyen de la livre mille étant de 0 cent 04.

L'importance relative de ces diverses sources de recettes est étudiée par G. M. Smith pour la route postale n° 1 de New York à San Francisco ⁽³⁴⁾. Du 8 mai au 31 octobre 1934, les recettes auraient été les suivantes.

(33) En raison de l'approximation pour établir le prix moyen, les chiffres obtenus ne peuvent permettre qu'une estimation.

(34) George-Michael SMITH : *Determination of Air Mail Rates*.

Tableau n° 20

Recettes	Route n° 1	% route n° 1	% 32 r. post.
Passagers	\$ 1.884.169,94	64,3	54,4
Marchandises	115.725,61	4,0	2,6
Poste	842.153,30	28,7	38,9
Recettes diverses ...	87.666,40	3,0	3,1
Total	2.929.715,25	100,00	100,00

La poste pour les *United Air Lines* n'est donc que d'une importance relative, ce qui est essentiel, ce sont les recettes de passagers ; au contraire, une compagnie concurrente, la *Transcontinental Western Air*, a plus de la moitié de ses recettes provenant de la poste.

L'importance de la poste va en diminuant, comme l'indiquent les comparaisons des recettes provenant de la poste et celles provenant des passagers depuis 1930. En 1930, les recettes de la poste étaient doubles des recettes commerciales proprement dites (passager et fret), 14 millions de dollars contre 7 millions. Ce n'est qu'en 1934 que les recettes des passagers dépassèrent celles de la poste aérienne, par suite de la diminution de 50 % des primes postales. En général cependant la poste aérienne et ses revenus sont indispensables aux transporteurs.

Les différents éléments de dépense apparaissent au cours du transport (combustibles, salaires) et à l'occasion de l'amortissement du matériel et des frais généraux. Dans l'étude de G. M. Smith, visant la route n° 1 de New-York à San Francisco, les dépenses auraient été les suivantes, comparées avec la moyenne des dépenses sur les autres routes.

Tableau n° 21

	Route n° 1	% route 1	% 32 routes
Sources de dépenses, entretien et dépréciation	\$ 724.163,96	22,2	21,5
Dépenses de l'exploitation (transport)	2.062.162,25	63,5	63,4
Publicité	303.428,76	9,3	9,1
Opérations diverses .	28.053,88	0,8	0,8
Frais généraux	135.846,63	4,2	5,2
Total	3.255.655,48	100,00	100,0

Il n'y a donc que des différences insignifiantes entre la moyenne des différentes sources de dépenses des 32 compagnies et l'*United Air Lines*. Mais en comparant le total des recettes et celui des dépenses, nous voyons que les *United Air Lines* sont en déficit de plus de 300.000 dollars en moins de 6 mois.

En effet, toutes les grandes compagnies de transport aérien américaines ont été en déficit, mais les capitaux n'ont cessé de venir, car le public américain ne doute pas du succès de l'aviation commerciale dans un proche avenir. Les déficits se résorbent d'ailleurs rapidement, et l'on envisage le moment où les dettes ayant été remboursées, des dividendes seront distribués.

C'est ainsi que la *Transcontinental and Western Air* ⁽³⁵⁾, qui avait une perte nette de \$ 407.702 en 1934, a un bénéfice net de 19.404 dollars en 1935, ce qui ne permet pas de distribuer un dividende aux 623.135 actions de 5 dollars

(35) Cf. *Aero Digest*, avril 1936, p. 155.

de valeur nominale, qui forment le capital. Ce résultat a été obtenu par l'augmentation des recettes d'exploitation qui ont doublé, passant de \$ 2.867.440 en 1934 à \$ 5.406.098 en 1935, soit un bénéfice brut sans amortissement de \$ 220.286, contre une perte brute de \$ 311.106 en 1934.

Les *United Air Lines*, en raison de contrats postaux très élevés, avaient des bénéfices. En 1932, notamment, il était de \$ 1.178.600, soit 1,13 par action ; ce bénéfice net diminuait en 1933 à \$ 187.740, soit 0,18 dollar par action, pour se transformer en un déficit en 1934 de plus de 2 millions de dollars et s'équilibrer à peu près en 1935 — perte de 0,001 pour chacune des 1.043.000 actions de la société.

La *North American Aviation* est en déficit permanent et ne peut par conséquent distribuer aucun dividende à ses 3.345.033 actions.

Le déficit par				
action est en :	1932	1933	1934	1935
	\$ 0,12	0,33	0,31	0,005

Le déficit annuel				
total :	4.122,00	11.335,00	10.648,50	17.175,00

De même les *American Air Lines* ⁽³⁶⁾ ont une perte nette en 1935 de \$ 748.370, après avoir mis en réserve pour dépréciation et amortissement du matériel \$ 1.118.093; cette perte est en régression sur celle de 1934, qui était de \$ 2.313.678, la réserve étant de \$ 1.034.317.

Il y a donc un déficit permanent pour les compagnies étudiées ci-dessus, qui sont les 4 plus importantes sociétés de transport intérieur par avion des Etats-Unis. La situation s'améliore cependant considérablement et les années de bénéfices, ou tout au moins d'équilibre, paraissent

(36) Cf. *Aero-Digest*, août 1936, p. 70.

devoir commencer dès 1935. Une seule compagnie fait exception, ce sont les *Pan American Airways*. Cette société a, comme nous l'avons vu (section IV), une situation exceptionnelle dans l'aviation commerciale américaine. Son volume d'affaires est supérieur à celui des grandes lignes antérieures, étant de 13 millions de dollars par an de revenu brut.

L'actif de cette société est d'environ 17.600.000 dollars, en en déduisant les 2 millions de dollars investis dans la ligne chinoise, C.N.A.C., et dans la *Panagra*, et 1.600.000 dollars d'investissement dans d'autres compagnies ; le capital est fourni par 640.000 actions, dont la valeur en bourse a été de 90 dollars en 1929, pour atteindre à la suite de la dépression, 11 dollars 75 en 1931 ; cette action est actuellement cotée 57 dollars ⁽³⁷⁾.

Cette compagnie est la seule à distribuer régulièrement des dividendes, depuis 1931, il y eut toujours des bénéfices nets, quoique de 1928 à 1931, il y eut au total \$ 650.000 de perte.

1931, \$ 100.000 de profit net

1932, 700.000 — —

1933, 900.000 — —

1934, 1.100.000 — —

1935, environ 1.200.000 de bénéfice net.

Le dividende pour les actions fut cette année de 1 dollar par action.

Nous devons donc penser que si les compagnies de transport aérien continuent à progresser et à obtenir tous les ans de meilleurs résultats commerciaux, elles pourront toutes distribuer des dividendes dans peu d'années ; et si la politique du *Post-Office* leur fut trop favorable en

(37) Septembre 1936 ; cf. « *Monthly Stock Record* ».

1930-33, par l'accord de taux de primes trop élevés, elles arrivent maintenant, après la rude secousse que fut la résiliation des contrats, à ce « *self-support* », à cette indépendance commerciale qui est leur véritable raison d'être.

CONCLUSIONS SUR L'ORGANISATION DE L'AVIATION AMERICAINE

Cette organisation a jusqu'ici donné le plus souvent les meilleurs résultats ; cependant l'Act du *Postmaster General* de 1934 permit de constater que cette organisation n'était pas parfaite, et que trop d'influences politiques jouaient un rôle important. Le Congrès s'inspira alors du sentiment général en demandant une politique aéronautique mieux définie, et il incorpora à la loi sur la poste aérienne du 12 juin 1934 une disposition réclamant la nomination par le président d'une commission fédérale de l'aviation, chargée de faire une enquête sur l'état actuel de l'aviation commerciale américaine ; 5 membres furent nommés, qui voyagèrent en Europe et aux Etats-Unis, parcourant plus de 13.000 milles en avions, puis ouvrirent une enquête le 24 septembre 1934, où ils entendirent 102 témoignages couvrant plus de 3.500 pages dactylographiées. Le résultat en fut un rapport, terminé le 31 janvier 1935, contenant 102 recommandations, devant servir de base au travail du Congrès.

L'intérêt de l'étude de ces recommandations⁽³⁸⁾ est d'indiquer quelle sera probablement la politique de demain du gouvernement. La principale recommandation est

(38) Sur ces 102 recommandations, les 30 premières sont relatives à l'aviation commerciale, ainsi que la dernière sur la création d'une commission spéciale.

la quatrième, réclamant la création d'une commission spéciale du commerce aérien, dont les pouvoirs sont précisés à la recommandation 102. Cette commission aura des pouvoirs réglementaires, enlevés en grande partie à l'*Air Commerce Bureau* et au *Post Office* : fixation du tarif de la poste aérienne à accorder aux contractants, organisation de l'appui à la navigation, conditions du travail, salaires et contrôle sur les lignes aériennes. Cette commission devra être indépendante. Pour cela elle sera nommée pour une longue période par le Président, avec le consentement du Sénat.

Le transport par avion de la poste sera lui aussi modifié et effectué sur des bases commerciales (recommandation 3). Le paiement aux lignes devra être inférieur à la somme reçue par le *Post Office* ; mais comme certaines lignes, d'intérêt général, ne peuvent transporter la poste qu'à un taux de prime assez élevé, une aide financière directe du gouvernement est réclamée. Nous pensons que c'est une des principales innovations contenues dans ces recommandations, l'intervention directe étant toujours repoussée aux Etats-Unis.

La Commission fédérale de l'Aviation, étudiant les progrès de l'aviation mondiale, estime qu'il sera nécessaire de développer l'aviation américaine à l'étranger et dans les possessions américaines, et surtout d'unifier le droit intérieur pour permettre les liaisons internationales.

En concluant, la Commission déclare qu'elle n'a eu aucune preuve que l'organisation de l'aviation américaine soit inférieure à celle de l'aviation d'un autre pays, et que tout paraît démontrer le contraire, ce qui indiquerait que le développement de l'aviation américaine doit être au moins aussi rapide que sous un autre pavillon.

Mais jusqu'ici ces recommandations sont restées sans conséquences législatives. Deux projets, le *Lea Bill* et le *MacCanan Bill*, n'ont pu être votés ; seule, la loi postale de 1935 en a subi l'influence, mais n'a point créé une commission spéciale, ne faisant qu'élargir les pouvoirs de l'Interstate Commerce Commission.

DEUXIEME PARTIE

Le transport aérien

CHAPITRE PREMIER

LES SOURCES DU DROIT AERIEN AUX ETATS-UNIS

Les Etats-Unis ont un droit d'origine anglo-saxonne, fondé sur la *Common Law* (1), ayant conservé les principes juridiques des 13 premiers Etats de la Confédération, anciennes colonies anglaises. La langue et les mœurs britanniques ont persisté, et il est possible de constater encore maintenant l'influence de la jurisprudence anglaise dans les décisions nouvelles des tribunaux aux Etats-Unis, lorsqu'une solution du problème a déjà été donnée par un juge anglais.

Mais la constitution fédérale donne au droit américain son caractère propre. D'après celle-ci, il existe une double autorité législative : le pouvoir fédéral et les Etats. Les organes du gouvernement central ne peuvent exercer que les pouvoirs qui leur sont délégués, tandis que les Assemblées des Etats peuvent faire tout ce qui n'est défendu ni par la Constitution des Etats-Unis, ni par celle de l'Etat. Le gouvernement national est toujours souverain dans son domaine propre, dont les principaux objets sont : les affaires étrangères, la défense nationale et les rapports commerciaux avec l'étranger et entre les Etats.

Mais la constitution présente encore un autre trait carac-

(1) Cf. LEVY-ULLMANN. *Le système juridique de l'Angleterre.*

téristique : les tribunaux fédéraux exercent un contrôle sur les actes du gouvernement. Ils ont le pouvoir de décliner l'application de lois qu'ils déclarent inconstitutionnelles. Ce pouvoir est considérable, car il permet au juge d'éprouver la législation au contact des principes traditionnels de la *Common Law* et de la Constitution.

Les sources du droit aérien sont donc : la législation fédérale, celle des Etats et la *Common Law*.

SECTION I

LA LEGISLATION FEDERALE

§ 1. — SON CHAMP D'APPLICATION

Les lois promulguées par le gouvernement fédéral ont l'avantage de constituer une législation unique, s'appliquant à toute l'étendue du territoire des Etats-Unis. Mais le pouvoir du gouvernement fédéral est limité, l'objet de ces lois étant strictement prévu par la constitution. Quand le Congrès décida de donner à l'aviation commerciale un statut légal, l'*Air Commerce Act* eut pour justification la clause constitutionnelle du commerce inter-étatique ⁽²⁾, avec la réserve qu'en aucune manière cette loi ne pourrait empiéter sur les droits des Etats. Certains d'entre eux avaient déjà, en effet, leur législation propre, et réglementaient la navigation aérienne, l'enregistrement et l'accord des licences aux aéronefs engagés dans un vol au-dessus des limites de l'Etat. Pour l'*Air Commerce Act*, une contradiction apparut entre les droits des Etats et la

(2) Cf. Première partie chapitre III.

proclamation de la souveraineté par le gouvernement fédéral — articles 3 et 10 — sur les espaces aériens au-dessus des terres américaines, y compris la zone du Canal. Quelques Etats s'étaient déjà expressément réservé la souveraineté de l'espace au-dessus de leurs terres et eaux, « sauf quand elle était accordée aux Etats-Unis par une offre constitutionnelle du peuple » (3). Le Congrès déclara alors qu'il ne déposséderait pas les propriétaires du sol de la possession de l'espace aérien (4), mais qu'il y avait au-dessus des altitudes minima de vol un droit de navigation publique et libre pour le vol entre Etats et international.

§ 2. — CONSTITUTIONNALITÉ DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

Aux Etats-Unis, tous les tribunaux fédéraux sont compétents pour juger de la constitutionnalité des lois fédérales. En matière de droit aérien, la législation ne comprend que l'*Air Commerce Act* de 1926. L'U. S. District Court of Ohio (5), envisageant sa constitutionnalité, décida que « l'Act était passé en vertu du pouvoir du Congrès de régler le commerce inter-étatique et que cet Act était en conséquence applicable ».

L'*Air Commerce Bureau*, qui fut créé par cette loi, a le pouvoir d'édicter les règles du trafic aérien et d'en punir les violations. A la suite d'un accident (6) qui causa la mort de 5 personnes, le Bureau déclara, après enquête, que le transporteur était responsable de plusieurs viola-

(3) Art. 2 de l'*Uniform State Law for Aeronautics*, déjà adoptée dans les Etats de Nevada, Delaware, North et South Dakota, Utah, Vermont.

(4) Art. 3 de l'*Unif. St. Law for Ae.*

(5) *Neiswonger V. Goodyear Tire and Rubber Co.*, 35 F. (2 d) 761, 1929, U. S. Av. R. 96.

(6) Le 6 mai 1936, chute du « *Sky Chief* » de la T. W. A. près d'Atlanta (Missouri).

tions aux règlements. Celui-ci refusa de payer les amendes, alléguant l'illégalité de la réglementation. Le Tribunal s'opposa à cette prétention, « car l'*Air Commerce Bureau* tient ses pouvoirs de l'*Air Commerce Act*, loi constitutionnelle, qui donne au Bureau la faculté d'édicter les règles du trafic aérien et de punir leur violation, si ces règles restent dans les limites constitutionnelles. En conséquence, ces règlements ont force de loi ». Un autre arrêt (7) déclare de même que ces règlements ne sont pas inconstitutionnels et que la règle du vol à plus de 500 pieds de haut n'est pas déraisonnable ; les dispositions constitutionnelles garantissant le droit de propriété ne s'opposent pas à cette législation.

La législation et la réglementation du Gouvernement fédéral sont donc constitutionnellement valables ; mais ces règles ont une application limitée au commerce inter-étatique. Parmi les 102 recommandations de la *Federal Aviation Commission* (8), une des plus importantes est celle réclamant une législation fédérale s'appliquant également au commerce intra-étatique.

Pour établir cette législation uniforme, il faut ou réformer la constitution, ou se référer à l'une des clauses permettant au gouvernement fédéral d'agir. La première méthode, qui paraît la plus simple, s'est toujours heurtée à l'esprit particulariste des Etats, qui ne veulent point abandonner leur indépendance traditionnelle. On eut alors recours à la constitution pour réclamer une législation fondée sur les traités internationaux.

(7) *Swetland v. Curtiss Airports Corporation* 41 P. (2 d.) 929, 1930, U. S. Av. R. 21.

(8) Cf. Première partie, Ch. IV, sec. 5.

§ 3. — LES TRAITÉS INTERNATIONAUX

C'est un des pouvoirs fondamentaux du gouvernement fédéral que celui de signer et de ratifier les traités internationaux, sous le contrôle du Sénat. Un certain nombre de traités de droit aérien ainsi applicables aux Etats-Unis ont vu leur validité discutée.

A. — *Conventions internationales en vigueur
aux Etats-Unis*

Les Etats-Unis sont géographiquement isolés dans la partie centrale de l'hémisphère Nord. Ils ne sont reliés qu'aux Etats de l'Amérique du Sud et du Canada, sur lesquels ils ont une grande supériorité industrielle. Ils n'ont point besoin d'un droit international universel qui pourrait signifier pour eux une intervention étrangère. Cependant les progrès techniques diminuent les distances, la nécessité d'un droit international aérien se fait maintenant sentir. Les conventions de droit aérien sont de deux sortes :

Droit public. — Ces conventions ont pour effet de déterminer les rapports entre les aéronefs et les Etats survolés. La Convention Internationale de la Navigation Aérienne de 1919 (C.I.N.A.), patronnée par la Conférence de la Paix, fut considérée par les Etats-Unis comme liée au traité de Versailles et ne fut jamais ratifiée ⁽⁹⁾. Mais les Etats-Unis ratifièrent la convention pan-américaine de 1928, le 6 mars 1931. Cette convention, dite de la Havane, suit la forme générale de la Convention de 1919, mais ne crée pas

(9) Le Sénat considérait la convention « comme l'enfant de la S. D. N., conçue par les pratiques machiavéliques des unionistes internationaux de l'Europe » (J. Mac Cornick).

de commission permanente. Elle fut ratifiée également par les Etats suivants : Mexique, Guatemala, Nicaragua, Panama, République Dominicaine. La Convention demandant l'uniformisation des lois des Etats contractants, des conférences se tiennent de temps à autre à cet effet, mais sans grand succès. La dernière eut lieu à Montevideo, en 1933. Les Etats-Unis signèrent également un certain nombre de conventions bilatérales ⁽¹⁰⁾. Ce sont surtout des accords commerciaux assurant des privilèges réciproques de navigation aérienne et la reconnaissance mutuelle des certificats officiels d'aptitude.

Dès la fin de la guerre, plusieurs pays avaient édicté des lois concernant le droit privé aérien. Cette poussée de législations nationales risquait de compromettre l'œuvre de codification internationale, dont l'utilité avait été reconnue dès 1910. Le Citeja fut créé à la suite de la Conférence Internationale du droit privé aérien, réunie à Paris en 1925. Son but est de réunir la documentation nécessaire à l'élaboration de lois uniformes de droit privé aérien et à la constitution progressive du Code de l'Air. Les Etats-Unis furent au nombre des vingt-huit Etats fondateurs. L'activité du Citeja, jusqu'à ce jour, a conduit à la signature de deux conventions internationales de droit aérien. La première, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, est une véritable charte du transport aérien international. Elle l'envisage sous toutes les faces : conclusion du contrat, preuve, titres de transport, responsabilité du transporteur, transports combinés. Les Etats-Unis l'ont ratifié en se réservant le droit de ne pas appliquer la Convention aux transports aériens effectués directement par l'Etat, les colonies et protectorats.

(10) Belgique, Canada, Colombie, Danemark, Grande Bretagne, Allemagne, Italie, Hollande, Norvège, Suède, Afrique du Sud.

La seconde Convention internationale issue des travaux du Citeja est celle signée à Rome le 29 mai 1933. Celle-ci est en réalité double et comporte une première convention relative à la saisie conservatrice des aéronefs et une deuxième convention relative à l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. Malheureusement, la ratification de celle-ci soulève quelques difficultés, la question de l'assurance obligatoire étant restée en dehors des travaux de la Conférence (11).

B. — *Difficultés soulevées par l'application
de ces conventions et traités*

L'obstacle à la ratification par les Etats-Unis des traités signés fut la constitution. Un traité ne peut lui être contraire. Or un traité a toujours des conséquences d'ordre interne. C'est ainsi que l'article 22 de la Convention de Varsovie, limitant forfaitairement la responsabilité du transporteur envers ses passagers, paraît être en opposition avec le VII^e amendement de la constitution, qui donne droit à un règlement par jury de toute action dont la valeur discutée dépasse \$ 20. La convention de Rome unifiait les règles de la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface par une limitation de cette responsabilité. La contradiction avec le VII^e amendement est encore plus évidente ; car si le Congrès peut sanctionner des contrats limitant la responsabilité, passés entre un transporteur et des passagers, il n'y a pas de contrat entre le transporteur et le tiers victime. La ratification de la convention de Rome priverait celui-ci de son droit

(11) Cf. SMIRNOFF : *Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* ; son activité, son organisation. *Thèse, Paris, 1936.*

d'obtenir des dommages et intérêts déterminés par un jury, droit qu'il tient du VII^e amendement.

*Peut-on rechercher une législation fédérale
par la voie des traités internationaux ?*

Le gouvernement fédéral pour la ratification des traités n'est donc limité que par la constitution. Il pourrait donc, en vertu de ce pouvoir, obtenir une juridiction exclusive sur l'aviation, ce qui est souhaitable pour arriver à une législation aérienne unique.

L'opinion de certains hommes d'Etat américains est conforme à cette idée. Tels sont A. Hamilton ⁽¹²⁾, Story ⁽¹³⁾ et le juge Field, qui déclarent que le pouvoir de traiter prévu dans la constitution est illimité, et ne peut être restreint que par des interdictions constitutionnelles. Quincy Wright ⁽¹⁴⁾ déclare que ces limites constitutionnelles doivent être, d'après les textes, confiés au pouvoir même qui ratifie les traités, c'est-à-dire au Sénat (article VI, sect. 2 et art. II, sect. 2, ch. 2 de la Constitution).

La Jurisprudence a admis ⁽¹⁵⁾ que le Congrès peut agir quand ce droit lui est accordé en vertu d'un traité antérieur, quoique ce droit ne soit pas prévu dans la Constitution. A la suite d'un traité conclu avec la Grande-Bretagne et le Canada pour le règlement du vol des oiseaux migrateurs, une loi fut votée par le Congrès pour régler ce vol. La Cour Suprême la déclara constitutionnelle.

Le gouvernement fédéral peut donc agir sans autori-

(12) HAMILTONS, *Works*, 342.

(13) STORY, *Commentaries on the Constitution* (5^e éd., 1905), § 1508.

(14) WRIGHT, *The constitutionnality of treaties* (1919), 13 A. M. I. Ind. Law, 242.

(15) *Missouri v. Holland (Migratory Birds)* (1920).

sation spéciale de la constitution et promulguer, à la suite de traités internationaux, une législation intérieure uniforme, empiétant ainsi sur les pouvoirs des Etats, si cette législation ne s'oppose pas à la constitution ou à l'un de ses amendements. Les Etats-Unis sentent actuellement la difficulté et la gêne occasionnées par la multiplicité et la diversité de leur législation interne, et il est souhaitable que, grâce à des conventions internationales, ils puissent réaliser l'unité législative interne.

SECTION 2

LA LEGISLATION DES ETATS

La première loi d'Etat sur l'aviation date de 1913, quand l'Etat de Connecticut posa le principe de la responsabilité absolue de l'aviateur pour les dommages causés aux propriétés du sol sous-jacent. Depuis, la législation s'est formée dans chacun des Etats, mais elle était fragmentaire, rare et non uniforme. Aussi, dès 1920, des groupements apparurent pour créer dans les Etats des lois uniformes.

§ 2. — POUVOIRS DES ETATS

Les Etats agissent en vertu de leur pouvoir de police, qui se définit, d'après le *Corpus Juris* ⁽¹⁶⁾, comme étant le « pouvoir inhérent à tout gouvernement de voter des lois, d'encourager l'ordre, la sûreté et le bien-être général de la société dans les limites constitutionnelles ». Ce pouvoir n'est limité que par le pouvoir accordé au gouvernement fédéral dans la constitution. Les Etats sont donc

(16) *Corpus Juris*, vol. 12, § 412.

assez libres et leur législation aérienne porte sur beaucoup de points, réglés sans uniformité. Ils ont ainsi réglementé le vol intra-étatique, ce que l'*Air Commerce Act* ne pouvait pas faire constitutionnellement. Leurs règles de trafic ont été reconnues valables par les tribunaux, qui déclarent que les dispositions fédérales ne sont applicables au trafic intra-étatique qu'autant qu'elles sont nécessaires à la réglementation du trafic inter-étatique (17). Ainsi, la loi réglementant la hauteur de vol sur les parties habitées est constitutionnelle, car cette question n'a pas de rapport avec le commerce inter-étatique (18) et serait même une règle essentielle à la sécurité de l'Etat.

§ 2. — LES LOIS D'ETAT UNIFORMES

Malgré les grands vols qui attirent l'attention du public, une grande partie du trafic aérien se fait encore dans l'intérieur des Etats ; nous ne devons pas oublier qu'aux Etats-Unis, la surface moyenne des Etats du Centre et de l'Ouest dépasse celle de beaucoup d'Etats Européens. Les règles du vol intra-étatique ont une grande importance, mais il est fort difficile pour les pilotes et les transporteurs de les connaître, si elles sont différentes pour chacun des 48 Etats.

Dès 1920, des Comités se créèrent pour uniformiser ces lois en établissant des projets de lois uniformes que les Etats adopteraient tels quels.

Les organismes tendant à l'unification du droit aérien sont au nombre de trois :

(17) *Neiswonger v. Goodyear Tire and Rubber Co*, *supra*.

(18) *People v. Katz*, 140 Misc. 46, 249 N. Y. S. 719, 1931 U. S. Av. R. 1 ; et *Smith v. New England Aircraft Co*, 270 mars 511, 170 N. E. 385, 1930, U. S. Av. R. 1, 69 A. L. R. 300.

1° La « *National Conference of Commissioners on Uniform State Laws* » est composée d'environ 250 délégués des Etats, de 4 à 6 par Etat. Ce sont, le plus souvent, des hommes de loi (*lawyers*) nommés par le gouverneur de chaque Etat. Ils travaillent par petits comités d'une dizaine de membres se réunissant deux ou trois fois par an. Un Comité pour l'étude du droit aérien fut créé en 1930. Chaque Comité apporte son projet au meeting national se réunissant tous les ans. Les projets sont adoptés après un vote à la majorité. Cette Conférence a l'avantage d'obtenir une influence morale sur le gouverneur et les Etats, car ce sont les délégués de l'Etat qui ont voté le texte.

2° L' « *American Bar Association* » (19). Cette association nomme un certain nombre de comités de 5 membres, spécialistes des questions à étudier par ce comité. Un comité spécial pour le droit aérien fut créé en 1920. Comme l'*American Bar Association* travaillait d'une manière indépendante, sans investiture officielle, en vue d'obtenir des résultats pratiques, elle se lia intimement au travail de la *National Conference*. Le Comité de l'A. B. A. présente un projet qu'il fait adopter par son Association ; ce projet est ensuite envoyé au Comité de la « *National Conference* » chargé de l'étude des questions aériennes et qui n'est pas composé de spécialistes de droit aérien. Si ce comité accepte ce projet, il essaye de le faire adopter par la Conférence. C'est une procédure longue, mais qui assure au projet de grandes chances de réussite par la double investiture reçue.

(19) Groupement corporatif et social des 30.000 avocats américains, qui a toujours désiré l'unification du droit.

3° La « *National Association of State Aeronautics Officials* » ; c'est une association comprenant tous les officiers et fonctionnaires de l'Etat chargés par le gouverneur de l'étude des questions aéronautiques ⁽²⁰⁾. Ce ne sont pas des juristes, mais le plus souvent des techniciens : pilotes, ingénieurs, directeurs de transports aériens. Ils préparent des projets ou donnent leur opinion sur les projets des autres organismes d'unification du droit aérien.

En 1934, cette association forma, avec 3 autres associations ⁽²¹⁾, un comité d'union et de coordination. Ce comité a pour but d'harmoniser les opinions de tous ceux qui dirigent l'aviation sur un certain nombre de questions techniques : règlements de navigation, infrastructure.

Il y a ainsi travail en commun des juristes et des techniciens pour obtenir une législation fédérale uniforme.

Les lois uniformes

La « *National Conference* » adopta le 7 août 1922 le projet du Professeur Bogert, qui devint « *The Uniform State Law for Aeronautics* » (loi d'Etat uniforme pour l'aviation). Cette loi fut adoptée depuis par 21 Etats, en entier ou en partie ; elle n'avait pas de caractère réglementaire, car on pensait à cette époque que le Congrès se chargerait du contrôle et de la réglementation. En 1926, la clause de commerce ne couvrant que le commerce inter-étatique, il fallut des licences aux appareils et aux pilotes pour le commerce intra-étatique. En 1929, les comités adoptèrent l'*Uniform State Licensing Act* qui demande une licence soit d'Etat, soit fédérale ; cette loi était patronnée également par le Ministère du Commerce.

(20) Cf. Contrôle des Etats, p. 23.

(21) *Aeronautical Chamber of Commerce of America ; Independant Aviation operators of the U. S. ; National aeronautics Association.*

Comme ces lois vieillissaient, l'*American Bar Association* se mit au travail pour modifier les lois anciennes et créer un Code aérien divisé en trois parties : réglementation aéronautique, aérodromes et droit privé aérien ⁽²²⁾. En 1934, un projet de loi réglementaire, issu des deux comités, ne fut pas accepté par la Conférence, mais il fut repris par la N.A.S.A.O. qui l'adopta. La Conférence vota, en 1935, un projet légèrement modifié ; il y a très peu de différence entre les deux projets de lois uniformes ; dans celui, officiel, de 1935, l'existence de la Commission aéronautique n'est pas obligatoire comme en 1934. La deuxième partie du Code, l'*Uniform Airport Act*, fut acceptée en 1935 et elle est faite pour tous les Etats qui n'auraient pas encore adopté de législation sur ce sujet.

Les lois uniformes ont beaucoup de difficultés à vaincre pour être adoptées par les Etats : existence de lois antérieures, ou esprit particulariste. Il arrive même que certaines règles discutées écartent les Etats de l'adoption totale de la Loi. Il se forme ainsi 3 groupes : ceux qui adoptent intégralement, ceux qui adoptent avec modification et les autres. Les projets de lois uniformes n'ont pas encore réussi à unifier le droit.

SECTION 3

LA LEGISLATION MUNICIPALE

Le droit aérien est lié au droit municipal de deux manières : le pouvoir municipal est plus apte que le pouvoir fédéral à réglementer la police des aérodromes

(22) Cette distinction correspond un peu à la distinction française : droit privé, droit public. Cf. le Code aéronautique, documents, p. 200.

(décollage et atterrissage des avions). Les Municipalités étant chargées d'assurer la sécurité de leurs administrés, elles peuvent régler le trafic aérien au-dessus de leurs villes.

1. — Les aérodromes peuvent être possédés par les Municipalités d'après l'*Air Commerce Act*, mais le pouvoir de réglementation ne leur appartient pas toujours. Certains Etats — 12 des 48 de l'Union — donnent à un Bureau spécial à chacun d'eux le droit de réglementer le trafic et l'exploitation des aérodromes ; quelques-uns donnent ce droit cumulativement au Bureau et à la municipalité. Les autres Etats cependant, laissent ce soin aux municipalités, soit par le vote d'une loi spéciale, soit au contraire par l'absence de lois spéciales interdisant de le faire. Les règlements ne doivent pas être contraires aux règles fédérales ⁽²³⁾, mais toutes les personnes qui viennent sur les aérodromes doivent suivre ces règles ⁽²⁴⁾.

L'*Uniform Airport Act* ⁽²⁵⁾ accorde aux organismes locaux le pouvoir d' « adopter des règlements et d'établir des charges, salaires ou péages pour l'emploi de ces aérodromes, de fixer des pénalités en cas de violation de ces règles et d'établir des droits de saisie pour obliger au paiement de ces charges, salaires, péages ».

Si aucune législation ne l'interdit, le pouvoir de réglementation appartient à l'autorité exploitante et n'est limité que par les règles fédérales ou des Etats. Les municipalités peuvent même exercer leur autorité au delà des limites de leur circonscription, si l'exercice de ce pouvoir est essentiel à la direction de l'aérodrome ⁽²⁶⁾.

(23) Cf. Législation des Etats de Wisconsin et de Washington.

(24) *City of Spokane v. Williams*, 157 Wash. 120, 1930, U. S. Av. R. 71.

(25) Cf. Documents, p. 203, art. 5 (b).

(26) *Ebrite v. Crawford and O'Donnell*, 215 Cal. 724, 1932, U. S. Av.

2. — Les règles du trafic aérien. — Les municipalités, afin de protéger la sécurité de leurs villes, édictèrent certaines règles de circulation aérienne. Est-il possible de modifier ainsi les règles fédérales du trafic aérien, alors que la section II (a) 5 de l'*Air Commerce Act* déclare qu'il sera illégal de naviguer en aéronef autrement qu'en conformité avec les règles du trafic aérien ? Les tribunaux ont décidé que ces règles s'appliquent partout et que les règles locales contraires ne sont pas valables.

Mais les municipalités peuvent réglementer tout ce qui n'est pas décidé dans les « *Air Traffic Rules* ». Telles sont les manœuvres au sol et le vol dans le voisinage des aérodromes, le vol au-dessus des villes et les vols acrobatiques. Les règles fédérales étant faites pour protéger le pilote en vol, les municipalités peuvent édicter des règles pour protéger l'homme au sol.

SECTION 4

LA COMMON LAW

La *Common Law* a été définie : « la coutume générale immémoriale, ou *common law*, proclamée au fur et à mesure dans les décisions des cours de justice ; lesquelles sont conservées dans nos *records* (archives) publiques, expliquées dans nos *reports* (recueils de jurisprudence) et compilées à l'usage de tous dans les écrits faisant autorité des vénérables sages de la science du droit » (27). Au sens large du mot, la *common law* est donc un ensemble de règles juridiques non codifiées, élaborées par les tribu-

(27) BLACKSTONE, *Commentaries*, I, p. 73, cité dans LÉVY-ULLMANN, *Système juridique de l'Angleterre*, p. 64.

naux sur la base d'un très ancien fond coutumier et appliqué en Angleterre. Suivant la catégorie de tribunaux dont elles émanent, ces règles constituent la *common law* au sens étroit du mot (ensemble des règles posées dans leurs décisions par les tribunaux dits de *common law*) et l'*equity* (ensemble des règles posées par la Cour de la Chancellerie). C'est cette manière de procéder qui a fait dire que la *common law* était du droit fait par le juge (*judge made law*). Celui-ci dégage, au fur et à mesure des espèces qui lui sont soumises, les principes juridiques applicables. Ceux-ci une fois dégagés s'imposeront alors aux juges qui, dans l'avenir, seront saisis de problèmes juridiques semblables à résoudre. Ainsi s'est constituée, depuis le XV^e siècle, la longue tradition jurisprudentielle qui constitue la pièce maîtresse du droit anglais.

Or cette *Common Law* a été importée aux Etats-Unis dans les bagages des premiers colons. Ce fut le cas dans tous les pays soumis à l'expansion britannique où les colons ne trouvèrent pas sur place un système juridique indigène suffisamment évolué. La *Common Law* était pour eux l'héritage inaliénable du passé et elle continue de les régir jusque sur les territoires nouveaux qu'ils occupaient. C'est ainsi qu'elle forme encore aujourd'hui la base du système juridique des Etats-Unis. Depuis lors, et surtout depuis la proclamation de l'indépendance, le système a évolué et des différences de tradition se sont ébauchées, mais en raison même de son traditionnalisme l'évolution est lente et il n'y a pas encore aujourd'hui de *Common Law* proprement américaine (28).

C'est donc dans ce vieux fond de coutume jurisprudentielle anglo-américaine qu'il faut puiser, toutes les fois

(28) Cf. ANCEL, *La Common Law d'Angleterre*.

qu'un texte législatif spécial ne tranche pas la question examinée.

Pour connaître les règles de la *Common Law* applicables au droit aérien, il faut rechercher deux éléments : la coutume immémoriale et l'opinion des tribunaux. La coutume est malaisée à connaître, car ce droit nouveau peut être difficilement rattaché à une autre institution juridique préexistante et l'on ne peut savoir avant la décision des tribunaux à quels principes il sera rattaché. L'opinion des tribunaux est très diverse, car il existe aux Etats-Unis deux sortes de juridictions : les tribunaux fédéraux et ceux des Etats. La juridiction des cours fédérales entre en concurrence avec celle des tribunaux des Etats, lorsqu'il y a litige entre citoyens d'Etats différents ; et la Cour suprême des Etats-Unis (29) a décidé que les Cours fédérales peuvent négliger les points de vue des cours de l'Etat dans lequel l'action a été intentée.

Il est donc fort difficile de connaître la *Common Law*, applicable au droit aérien puisqu'il y a, en effet, peu de décisions, et que, de plus, elles sont souvent divergentes, suivant les Etats. Le droit américain n'est nullement homogène ; ce manque de construction rationnelle vient du caractère anglo-saxon et de la forme fédérale du gouvernement, mais le droit aérien est science nouvelle et des tendances communes s'y dessinent.

(29) *Swift v. Tyson.*

CHAPITRE II

LE CONTRAT DE TRANSPORT

Le contrat de transport joue un rôle important entre le transporteur et celui qui recourt à ses services. Non seulement il est la charte de leurs rapports respectifs, mais c'est sur lui que repose l'action éventuelle en responsabilité contre le transporteur. Or, le droit américain fait une distinction fondamentale entre les divers transporteurs, distinction qui se manifeste dans l'étendue et la nature de leur responsabilité. On oppose le transporteur public (*common carrier*) au transporteur privé (*private carrier*). Tandis que le premier serait responsable de tous les accidents au même titre qu'un assureur des choses⁽³⁰⁾, le second serait tenu, comme un simple gagiste, de répondre seulement du dommage causé par sa faute.

SECTION I

LE STATUT DU TRANSPORTEUR

Le transporteur (*carrier*) est une personne qui ne fait pas métier de transporteur. Un arrêt de 1898⁽¹⁾ en donne la définition suivante, qui fournit, *a contrario*, celle du

(1) *Brown v. New-York Central and H. M. R. C°*.

(1 bis) STEPHEN, *Commentaries on the laws of England*, trad. française sur la 19^e éd. par L. M. Mitchell, pp. 336 et s.

voiturier public : « le transporteur privé est celui qui, sans avoir comme occupation ce genre d'affaires, entreprend de transporter des marchandises dans un cas particulier ». La distinction était primitivement appliquée aux transporteurs de marchandises. Elle s'est étendue depuis aux transporteurs de passagers, et par conséquent aux transporteurs par avion.

§ I. — INTÉRÊT DE LA DISTINCTION.

Cette distinction entre les deux sortes de transporteurs est importante car elle a une double conséquence :

— Le voiturier privé est beaucoup plus libre devant la réglementation des Etats que le voiturier public. Ce dernier doit se soumettre aux règlements et contrôles de l'Etat ; il doit notamment obtenir un certificat d'aptitude pour le transport des passagers, éviter la concurrence et remplir certaines conditions pour le matériel de transport.

— La responsabilité encourue pour les accidents est différente selon le statut du transporteur. Le transporteur privé a une responsabilité limitée à ses négligences alors que le transporteur public a une responsabilité plus étendue et qu'il ne peut limiter ; on dit que le premier a la responsabilité d'un dépositaire, c'est-à-dire qu'il doit effectuer son transport avec la diligence ordinaire, tandis que le second a le devoir d'user du plus haut degré de soin, vigilance et précaution (2).

La jurisprudence a souvent déterminé le statut du transporteur dans des actions intentées pour recouvrer l'indemnité à la suite de décès d'une personne assurée. Les

(2) Responsabilité, Chapitre III, page 138 et s.

polices d'assurance déclaraient ⁽³⁾ ne couvrir les risques de transport que lorsque ces transports étaient effectués par un transporteur public (*common carrier*).

§ 2. — CRITÉRIUM EMPLOYÉ PAR LES TRIBUNAUX.

Souvent les compagnies de transport se classent elles-mêmes dans une catégorie ; mais les tribunaux se fient beaucoup plus à un certain nombre de signes extérieurs, de « *tests* ». Ils définissent ainsi le transporteur public : celui qui, partant régulièrement à heure fixe, s'engage à transporter suivant un tarif uniforme toute personne qui réclame un passage, aussi longtemps qu'il y a une place libre. Ce qui est essentiel, c'est l'idée d'offre permanente au public.

C'est ainsi que dans deux cas ⁽⁴⁾ les tribunaux ont déclaré que les transporteurs étaient des transporteurs privés, puisqu'ils n'exploitaient pas suivant un horaire fixe, ne partaient pas avec moins de 3 ou 5 personnes et ne prenaient que des blancs. Par contre, une compagnie qui annonce ses horaires et vend des tickets à l'avance est un transporteur public ⁽⁵⁾. Cette distinction n'oppose pas les grandes compagnies de transport, titulaires de contrats postaux, qui sont sans aucun doute des transporteurs publics, aux compagnies transportant des passagers pour de courts vols touristiques qui peuvent être, elles aussi des transporteurs publics. C'est ainsi qu'une compagnie qui transporte ses passagers pour de courtes promenades et qui accepte tous les postulants sauf les malades ou les person-

(3) Assurance Chapitre IV, Sec. 3, page 174.

(4) *North American Accident Ins. Co v. Pitts*, 213 Ala. 102, 1928, U. S. Av. R. 178 ; *Brown v. Pacific Mutual Life Ins. Co*, 8 F. (2 d.) 996, 1928, U. S. Av. R. 186.

(5) *Law v. Transcontinental Air Transport, Inc.* 1931, U. S. Av. R. 205.

nes en état d'ébriété, est un transporteur public, même si elle a dû refuser le transport dans beaucoup de ces cas ⁽⁶⁾.

Cette distinction qui est particulière à la *common law* présente, à notre avis, un défaut grave : celui de réglementer et de réprimer plus sévèrement l'exploitation du transporteur public que celle du transporteur privé. Les statistiques indiquent que les vols non réguliers sont de 10 à 20 fois plus dangereux que ceux faits par les transporteurs publics. Il faudrait modifier la *common law* par une loi spéciale pour le transport aérien, fixant une réglementation uniforme et une responsabilité égale pour tous les transporteurs aériens.

SECTION 2

LE CONTRAT DE TRANSPORT

Le contrat passé entre le transporteur et le passager implique la connaissance de la qualité de passager en *common law*. L'*Uniform State Law for Aeronautics* ⁽⁷⁾ en donne une définition générale : le mot « passager » comprend « toute personne voyageant dans un aéronef mais n'ayant aucune part à la manœuvre ». Cette définition n'a pas été acceptée par tous les auteurs, et Brown ⁽⁸⁾ s'y oppose, car elle comprend des personnes invitées par les employés du transporteur, ou embarquées en fraude (stowaways). Il déclare au contraire que l'on peut être passager sans avoir mis le pied dans l'appareil ou après en avoir débarqué. Brown voudrait donc un critérium

(6) *Hagymashi, Adm. v. Col. Air Transport.*

(7) Cf. Documents, Section I.

(8) *Op. cit.*, p. 200.

contractuel, ce qui paraît contraire aux principes de la *common law*.

§ I. — A QUEL POINT COMMENCENT LES RELATIONS
CONTRACTUELLES ?

En *common law*, les relations contractuelles commencent dès qu'une personne se place sous la protection du transporteur avec l'intention actuelle et de bonne foi de devenir un passager. L'intention est ici le point essentiel. Elle est indiquée par les circonstances et ne demande pas d'habitude un acte spécifique. Le paiement du prix ou l'obtention du billet ne sont pas nécessaires pour créer la relation contractuelle, dont dépend la responsabilité du transporteur, s'il est négligent. Brown déclare même que celui qui traverse un aérodrome avec l'intention d'aller voyager par air et qui n'a pu acheter un ticket, parce que le bureau de vente du transporteur était fermé, est néanmoins un passager. Cette théorie paraît plus audacieuse que n'est la jurisprudence, qui demande pour que le lien ait pris naissance que le passager soit sous la garde effective du transporteur.

Ainsi la liaison entre les villes et les aérodromes est assurée par des automobiles rapides appartenant au transporteur. Le passager, ou celui qui a l'intention de le devenir, entre sous la garde du transporteur dès qu'il met le pied dans l'automobile. S'il y a une salle d'attente à l'aérodrome, les rapports commencent à l'entrée dans cette salle si l'on vient dans le dessein de prendre un passage, que ce soit dans la rue ou partout ailleurs, dès que l'on se

(9) *Berg v. Leitz*, cas où le transporteur était un voiturier privé.

met sous la protection du transporteur ou de son agent, la relation commence.

§ 2. — LE BILLET DE TRANSPORT

Les différentes compagnies emploient un billet de transport qui contient en général les clauses suivantes ⁽¹⁰⁾ :

1° Le ticket est une autorisation personnelle, révocable ; les règlements doivent être observés et les ordres obéis ;

2° La compagnie déclare ne pas être un transporteur public et déclare s'exonérer de toute responsabilité pour dommage ou accident, causé ou non par négligence pendant l'exécution du contrat ;

3° La compagnie n'est pas responsable du retard de l'avion, et peut arrêter le voyage en quelque endroit que ce soit ;

4° La compagnie n'est pas responsable au delà de ses lignes, pour les billets de transport vendus par elle ;

5° Ces règles s'opposent aux héritiers et descendants du signataire.

La compagnie essaie donc par tous les moyens de s'exonérer de sa responsabilité. Sans en étudier déjà la validité ⁽¹¹⁾, nous pouvons remarquer que la clause 4, déclinant toute responsabilité pour les lignes n'appartenant pas à la compagnie serait, *a contrario*, en conflit avec la clause 2.

L'*American Air Transport Association* proposa un billet uniforme d'allure plus libérale et qui est établi sur les prin-

(10) Les diverses formes de billets de transport peuvent être trouvées aux sources suivantes : 1928 U. S. Av. R. 688, 1929, U. S. Av. R. 347 ; WENNEMANN : *Municipal Airports*, p. 644, *Journal of Air Law*, VI, p. 284.

(11) Cf. Clauses d'exonération et de limitation de responsabilité, p. 147, chapitre III, section 2.

cipes suivants : le passager assume les risques ordinaires et exonère la compagnie de sa responsabilité sauf en cas de négligence. Il semble que ce billet puisse être accepté par les tribunaux, car il est conforme aux principes de la responsabilité.

§ 3. — CONTINUATION ET CONCLUSION DU VOYAGE.

Le contrat se continue jusqu'à ce que le voyage ait été terminé ; mais en cours de route le passager peut l'interrompre par un acte volontaire, comme de quitter l'aéronef à un aérodrome intermédiaire, ou par sa faute en violant les règles du passage. Le contrat n'est point interrompu pendant le transfert d'un appareil à un autre.

A l'arrivée au point fixé, la relation cesse quand le passager a eu le temps suffisant pour quitter l'aérodrome. Ce temps est déterminé, d'après les tribunaux, « par le temps normalement employé dans les circonstances ordinaires par un passager quelconque ». Un passager a donc encore cette qualité lorsqu'il débarque de l'avion et qu'un accident se produit. La Cour d'Appel du Texas, dans un cas qui lui fut soumis ⁽¹²⁾, déclara que la victime était encore passager, que le transporteur l'avait donc sous sa garde, et pouvait donc être responsable si l'accident était causé par sa négligence, qu'elle soit ou non transporteur public.

SECTION 3

INEXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Il n'y a point de décisions sur ce sujet. La *common law* n'est pas fixée, aussi est-ce une matière de pratique pure.

(12) *Curtiss-Wright Flying Service, Inc. v. Williamson, et al* (Texas) 51 S. W. (2 d.) 1047, 1932, U. S. Av. R. 133.

Les compagnies insèrent dans les contrats les clauses suivantes :

— En cas de retard la compagnie n'encourt aucune responsabilité ; cependant sur certaines lignes courtes, en concurrence directe avec les chemins de fer, certaines compagnies déclarent rembourser la différence existant entre le prix du billet par avion et le prix du billet par chemin de fer, si le retard est tel que le chemin de fer est allé aussi vite ou plus vite que l'avion.

— En cas d'arrêt en cours de route, les compagnies déclarent « pouvoir arrêter le voyage n'importe où, atterrir et débarquer les passagers où et quand elles le jugent bon, sur remboursement de la part du prix égale à la portion du parcours non effectuée, sans autre responsabilité ». Cette clause d'allure libérale est, au fond, très sévère pour les passagers. Le lieu d'atterrissage peut ne pas être sur la route suivie, et ce n'est pas nécessairement un atterrissage forcé. Les passagers pourraient ainsi être débarqués dans une région sans routes ou moyens de communication, comme il en existe aux Etats-Unis, sans que les compagnies puissent en être responsables.

La loi n'a pas agi pour régler l'inexécution du contrat de transport en vue d'assurer le maximum de sécurité. On pense en général que les compagnies ne seraient pas plus prudentes si elles devaient encourir une responsabilité causée par le retard, et que la concurrence entre elles, et avec les autres moyens de transport est un stimulant bien suffisant pour éviter une trop grande irrégularité dans le trafic.

La règle est différente pour le transport des marchandises. Les conditions atmosphériques défavorables ne dégagent pas une compagnie de transport aérien des obligations du contrat, quand elles peuvent être normalement

prévues et si elles n'excèdent pas les risques normaux de l'air. Le mauvais temps n'est pas une cause suffisante, a dit un tribunal, quand il est tel que le vol est possible : la mauvaise visibilité ni les nuages n'empêchent les aviateurs de voler au compas, et ni le vent ni la pluie ne rendent le transport impossible. En conséquence, la compagnie qui n'avait pas voulu faire effectuer ce transport fut tenue responsable de l'inexécution du contrat de transport.

Les règles que nous venons d'indiquer sur l'inexécution du contrat ont relativement peu d'importance dans la détermination du problème essentiel qu'est la responsabilité du transporteur en cas d'accident, qu'il nous faut examiner maintenant.

CHAPITRE III

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

La responsabilité du transporteur par avion peut être engagée de diverses façons, soit à la suite d'accidents survenant aux passagers, soit pour des avaries occasionnées à des marchandises transportées, soit enfin pour des dommages causés aux propriétaires du sol sous-jacent ou par suite de collision. Cette étude a une importance essentielle, car suivant la personne qui en assume la charge la responsabilité qui en découle peut gêner considérablement les compagnies de transport, les usagers ou les tiers victimes d'accidents.

A chacune des trois sortes de responsabilité une solution différente a été donnée, mais cette solution ne vaut que pour les relations aériennes intérieures. En effet pour le vol international, les Etats-Unis ont adopté les règles de la convention de Varsovie à laquelle ils ont adhéré. On est donc en présence d'une double législation.

SECTION 1

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ENVERS SES PASSAGERS

§ 1. — PRINCIPE DE LA « COMMON LAW »

Il existe pour tout le monde, en *common law*, un devoir général d'apporter un soin diligent aux actes pouvant

affecter les autres personnes ou leur propriété. Le manquement à ce devoir constitue une faute. Si cette omission a pour résultat de causer un dommage à quelqu'un, la faute devient la base d'une action légale en responsabilité.

Pour le transporteur, les tribunaux ont donc à rechercher si l'accident survenu à un passager est dû à une négligence, c'est-à-dire à un manque de soin. Mais comme l'aviation est une industrie nouvelle, ne pouvant être rattachée à aucune des institutions juridiques anciennes, ni même à l'automobile ou au chemin de fer, les tribunaux ne pouvaient relier leurs décisions à des décisions antérieures sur les autres moyens de transport. Il y eut donc une longue période d'hésitations sur les moyens exacts de démontrer la faute et sur le mode de preuve. Des tendances apparaissent cependant, et malgré l'opposition des tribunaux de certains Etats il est possible de distinguer les principes réglant le degré de diligence à apporter envers les passagers et la manière de prouver la faute.

§. 2. — LE DEGRÉ DE DILIGENCE EXIGÉ

Le transporteur doit à ses passagers « *due care and diligence* », mais dans les nombreux cas où les tribunaux eurent à déterminer le degré de soin requis, les solutions furent très diverses. Dans les dernières décisions, une évolution se produit, tendant à l'unité de la jurisprudence.

Dans une des premières affaires soumises aux tribunaux ⁽¹⁾ ceux-ci déclarèrent, que la loi réclamait l'exer-

(1) *Allison v. Standard Air Lines*, 1930, U. S. Av. R. 192 et 1933, U. S. Av. R. 92.

cice du plus grand soin pour assurer la sécurité des passagers. Le transporteur doit faire tout ce qui est nécessaire pour y arriver et y employer toute son habileté et sa science. Dans une autre affaire (2), le tribunal demandait que le transporteur public exerçât le plus haut degré de soin et de diligence, et qu'il était responsable de tous les faits contre lesquels la prudence humaine pouvait se protéger. Le tribunal définissait ainsi le plus haut degré de soin : « ce n'est pas tout le soin que l'esprit humain est capable d'imaginer, c'est le plus haut degré de soin pratique et de diligence devant être exercé d'après le moyen de transport adopté ».

Mais dans l'affaire *Hagymashi v. Colonial Western Airways*, le transporteur doit d'après le tribunal employer un soin raisonnable pour fournir un appareil, en bon état, c'est-à-dire entretenir avec soin, souvent inspecté, et conduit par un pilote compétent et soigneux. Dans ce cas, de même que dans d'autres espèces (notamment *Berg v. Seitz*), le tribunal ne demanderait qu'un haut degré de soin.

Il semblerait d'après ces décisions, qu'il y ait plusieurs degrés de diligence. Cette classification est une discussion classique aux Etats-Unis. On déclarait primitivement que le droit romain connaissait trois degrés de diligence : légère, ordinaire et extraordinaire ; puis on abandonna cette classification pour ne reconnaître que la diligence ordinaire (celle qu'un homme raisonnablement prudent déploierait selon les circonstances) et la diligence extraordinaire. Actuellement, on recherche ce qu'un homme prudent ferait dans le cas envisagé. On évite ainsi toute classification, jugée trop artificielle. Les précautions ré-

(2) *Law v. Transcontinental Air Transport*, 1931, U. S. Av. R. 205.

clamées pour éviter la faute dépendant dans chaque cas de ce que ferait un homme ordinaire dans les mêmes circonstances.

Les tribunaux ont adopté la distinction pour les transports dans l'arrêt *Union Traction C^o of Indiana v. Berry*, en 1929.

Actuellement, ils tendent à abandonner l'ancienne théorie trop artificielle. La Cour Suprême de Wisconsin déclara que « le pilote devait exercer, non pas du plus haut degré de diligence, mais une diligence ordinaire, variant selon les circonstances. Ce peut être une diligence extraordinaire dans certains cas et un soin léger dans d'autres; on recherche simplement le degré de soin que les hommes de vigilance raisonnable exercent ordinairement dans la conduite pratique de leurs affaires ». Dans l'espèce soumise à son examen, la Cour jugea que « le pilote devait employer un haut degré de soin, qui eût été la diligence que la grande masse des hommes à un tel moment aurait employée ». Ce cas est d'autant plus intéressant que dans cet arrêt la Cour Suprême réformait une décision qui avait déclaré que le pilote était toujours tenu du plus haut degré de soin. Dans un autre cas ⁽⁴⁾, la Cour déclara encore que « le pilote devait se conduire comme un pilote raisonnablement prudent l'aurait fait dans des circonstances semblables ».

Ainsi une évolution s'est produite, les tribunaux exigeant initialement et *a priori* soit un haut degré de diligence, soit le plus haut degré. Maintenant, ils ont nuancé leur opinion et ils ne demandent que le soin exigé par

(3) *Greunke v. North American Airways*, 201 Wis. 565, 1930, U. S. Av. R. 126.

(4) *Seaman v. Curtiss Flying Service, Inc.*, cf. : U. S. Av. R., 1929, p. 47 ; 1931, p. 227.

les circonstances. Ils tiennent compte de la nature de l'entreprise, des caractères de l'instrument employé. Aussi le degré de diligence exigé d'un pilote d'avion est-il élevé, en raison de l'importance de facteurs comme les conditions atmosphériques, la science du pilotage et l'entretien des appareils. On exige de plus la présence de moyens scientifiques pour assurer la sécurité.

§ 3. — CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE LA FAUTE.

Le degré de soin exigé étant ainsi estimé par les tribunaux, il importe de comprendre dans quels cas le transporteur est responsable de sa négligence. Les jurys estimeront qu'il y avait eu faute entraînant la responsabilité dans les cas suivants, qui ne forment pas une liste complète, mais servent d'exemples :

— violation des règlements : si les règles du trafic aérien ou si d'autres règlements ont été enfreints et si un lien de cause à effet apparaît entre cette violation et l'accident, le transporteur sera tenu pour négligent, sans autre preuve ⁽⁵⁾.

— hélice tournant encore à l'atterrissage, au moment où les passagers débarquent ; de nombreuses décisions ont vu dans ce fait une faute à la charge du transporteur si celui-ci n'a pas averti ou protégé les passagers ⁽⁶⁾.

— pilotes pouvant être en contact dangereux avec les passagers, ou étant sous l'influence d'un narcotique ou de liqueurs.

Cependant l'absence de certificats ou de licences des pilotes n'est pas une faute en elle-même ; le transporteur

(5) *Greunke v. North American Airways.*

(6) *Williamson v. Curtiss Wright Flying Service, Inc. ; Berg v. Seitz. Hamilton v. O. Toole.*

peut se libérer de la présomption qui pèse sur lui en démontrant que l'accident ne résulte pas de cette irrégularité. De même, la nécessité de posséder un matériel moderne n'oblige pas le transporteur à mettre au rancart des avions pouvant servir, s'ils ont encore la sécurité nécessaire. Il n'est pas davantage nécessaire de munir les passagers de parachute, puisqu'aucun des projets de loi le demandant n'a été voté.

§ 4. — PREUVE DE LA FAUTE.

La faute provenant d'un manque de soin doit être prouvée par le demandeur. Les tribunaux affirment ce principe ⁽⁷⁾ que « dans toutes les actions fondées sur la nég'igence, il est nécessaire que le demandeur fasse la preuve du bien fondé de sa réclamation ».

Le demandeur doit donc démontrer au jury que le transporteur a commis une faute et que c'est cette faute qui est la cause de l'accident. Il faut que la faute en soit la cause directe, cause que les tribunaux définissent ainsi : « la cause qui par une conséquence directe, produit l'accident, et sans laquelle le résultat ne se serait pas produit » ⁽⁸⁾, ou encore « la cause efficiente, celle qui nécessairement met en œuvre les autres » ⁽⁹⁾.

Mais la plupart des accidents ont lieu en plein vol, et ils sont souvent si graves que personne n'en réchappe pour en expliquer la cause. S'il y a des rescapés, leur manque de connaissances techniques est tel qu'ils sont dans l'impossibilité de le démontrer et de prouver la faute du

(7) *Stoll v. Curtiss Flying Service*, 1930, U. S. Av. R. 148 et 1932, p. 163.

(8) *Allison v. Standard Air Lines*.

(9) *Hagymashi v. Colonial Air Transport*.

transporteur. Celui-ci est seul à connaître la question et dispose de moyens d'information supérieurs, ce qui lui donne un avantage sur la victime.

On invoque donc l'application d'une règle particulière de la *common law*, règle dite *Res Ipsa Loquitur* (la chose parle d'elle-même), appliquée aux autres moyens de transport, et dont le but était d'établir une présomption de faute contre le transporteur.

1. Origine de la règle « *Res Ipsa Loquitur* »

Cette règle repose, d'après H. Osterhout, « sur les principes fondamentaux de la *common law*, éclairés par la connaissance humaine et l'expérience établie des générations passées, qu'au premier abord la preuve de la négligence ne résulte pas seulement de la logique, mais que les faits parlent d'eux-mêmes ».

En 1809 ⁽¹⁰⁾, le passager d'une diligence fut blessé lorsque celle-ci se retourna. Il put faire condamner le défendeur en prouvant simplement qu'il était sur la diligence et qu'il y avait eu un accident dont il avait souffert. Le voiturier ne put obtenir gain de cause, malgré les démonstrations qu'il avait pu faire du soin qu'il avait apporté à l'entreprise.

La règle fut précisée en 1865 par le *Chief Justice* Earle, qui la fixa définitivement ⁽¹¹⁾ en disant qu'il fallait :

- une apparence raisonnable de faute ;
- un instrument sous la direction du défendeur et de ses préposés, auquel le demandeur ne connaît rien ;
- un accident qui n'aurait pas dû se produire si les

(10) *Christie v. Griggs* (1809), 2 Camp. 79, 170 Eng. Req. 1088.

(11) *Scott v. London and St-Katharine Docks Co* (L 865). 3 H. and C. 159 Eng. Rep. 665.

soins nécessaires avaient été pris par ceux qui avaient la direction de la chose.

Actuellement le champ d'application de la règle paraît être le suivant : pour qu'elle puisse recevoir application, il faut que l'on soit arrivé à un tel degré de sécurité dans le moyen de transport considéré que l'accident, s'il se produit, ne peut être dû qu'à la faute. Cette règle a l'avantage de renforcer la situation du demandeur puisqu'il n'a point à démontrer la faute du transporteur ; c'est le défendeur qui doit prouver qu'il a exercé une surveillance suffisante, ou que l'accident a eu lieu à cause d'un fait imprévisible, par cas fortuit ou de force majeure, qui exonèrent totalement de la responsabilité.

La possibilité pour le défendeur de repousser la présomption de faute n'est pas admise par certains tribunaux qui donnent à la règle un caractère de présomption irréfragable. Le défendeur ne pouvait rien y opposer et serait condamné, à moins que des personnes impartiales, n'ayant aucun intérêt à la réussite ou à l'échec de l'action, viennent contredire la présomption. Mais la plupart des cours admettent que le jury — juge du fait — pourra déterminer si les témoignages et les preuves du défendeur démontrent la vigilance suffisante qu'il est tenu de déployer et s'il faut en conséquence débouter le demandeur.

2. Application de cette règle en droit aérien.

L'application de cette règle serait fort utile à la victime, en raison des nombreuses circonstances où elle ignore les causes de l'accident. Cette maxime permettrait d'éviter une injustice. On ne refuserait point à un demandeur, probablement méritoire, la possibilité d'une réparation uniquement à raison des difficultés de preuve. Mais d'autre part, en l'état actuel de l'aviation, il y a beaucoup

de causes autres que la négligence du transporteur qui pourraient expliquer l'accident : poche d'air, force majeure, mauvaises conditions atmosphériques imprévisibles. Un transporteur ⁽¹²⁾ déclarait que la plupart des accidents qui surviennent dans le transport des passagers, sont dus à ces causes, hors du contrôle des compagnies. Le passager doit assumer certains risques : ce sont tous ceux qui ne sont point couverts par les soins du transporteur.

Une contradiction en est résultée entre les Cours Suprêmes de 2 Etats. La *Supreme Judicial Court of Massachusetts* ⁽¹³⁾ a déclaré qu'il est prématuré d'appliquer la règle, *Res ipsa loquitur*, et qu'elle ne l'appliquera que s'il n'y a pas d'autres causes probables ou raisonnables de l'accident. Au contraire, la *Supreme Court of Californie* ⁽¹⁴⁾ a déclaré appliquer cette règle comme socialement désirable. Le public deviendrait plus confiant dans l'aviation et l'emploierait plus volontiers. L'opinion de la Cour californienne est adoptée par un arrêt du Texas ⁽¹⁵⁾. Il faut attendre une décision de la Cour Suprême des Etats-Unis pour savoir qu'elle sera la position définitive de la *common law* devant ce problème. L'argument invoqué par la Cour de Californie ne semble pas décisif, car il aboutirait à une présomption absolue grevant ainsi les transports aériens de très lourdes charges.

Il nous semble que la règle, si elle est appliquée, devrait l'être comme une simple présomption de faute et non pas comme un principe de droit général. Elle ne s'appliquerait que pour protéger le demandeur dans le cas où il a besoin d'être secouru. « C'est une règle de logique, une conclusion

(12) ALLEN, *Transport by Air*, July 1930

(13) *Wilson v. Colonial Air Transport Inc.*, 1932, U. S. Av. R. 139.

(14) *Sonith v. O'Donnell*, 1932, U. S. Av. R. 145.

(15) *Miller, v. English*, 1932, U. S. Av. R. 153.

de fait, toujours récusable, allégeant simplement pour le demandeur la charge de la preuve, et qui fait du jury douze arbitres de fait » (16). Mais peut-on dire que l'avion a atteint maintenant un degré de sécurité suffisant ? ou faut-il attendre, comme le demande F. U. Harper (17) que l'avion soit devenu aussi sûr que le train ?

SECTION 2

LIMITATIONS ET EXONERATIONS DE LA RESPONSABILITE DES VOYAGEURS

Il existe en *common law* des atténuations aux règles de la responsabilité. Le transporteur négligent peut être entièrement exonéré ou simplement avoir une responsabilité limitée.

§ 1. — EXONÉRATIONS TOTALES DE RESPONSABILITÉ.

Les exonérations totales proviennent soit des éléments imprévisibles nommés « actes de Dieu », soit de la faute de la victime, coupable de négligence contributive.

1. *Les « actes de Dieu »*. — Comme en droit français, un certain nombre de phénomènes naturels de force exceptionnelle, tels que des tempêtes, tremblements de terre, foudre, tornades, éruptions volcaniques ne donnent pas lieu à un recours s'ils sont la cause d'accidents survenant pendant un voyage. Ce sont des actes qui entrent dans les risques assumés par les passagers. Cette règle a été admise pour les transports aériens, et un accident

(16) H. OSTERHOUT, *Air Law Review*, janvier 1931, p. 9.

(17) F. U. HARPER, *A. L. R.*, oct. 1930, p. 480.

ainsi causé est considéré comme un « accident inévitable, c'est-à-dire un accident qui n'est causé en aucune manière directe ou indirecte, par une défaillance à l'obligation de soin et d'habileté, exigée de chaque homme par la loi ⁽¹⁸⁾.

Les conditions pour qu'un fait soit considéré comme un cas de force majeure seraient les suivantes : fait dû uniquement à des causes naturelles, sans intervention de l'homme et impossible à prévoir. Si l'homme a une part dans le résultat par son intervention ou par son abstention, on ne peut plus dire que l'accident a été causé par un « acte de Dieu » ; si l'acte de Dieu n'est qu'une cause concurrente et non primordiale, le transporteur est toujours responsable.

Les tribunaux ont maintenu dans l'application de cette exonération aux transports aériens les principes traditionnels de la *common law*, sans modifier leurs décisions. C'est ainsi que la folie subite n'est point un « acte de Dieu » et ne dégage pas la responsabilité du transporteur ⁽¹⁹⁾.

Dans 2 cas classiques, la Cour explique sa théorie des « actes de Dieu » : « personne n'est responsable des résultats d'un accident imprévisible, ni d'événements imprévus s'il était impossible de les anticiper ⁽²⁰⁾. Le défendeur fut déclaré non responsable d'un accident naturel sur lequel il n'avait aucun contrôle. De même un autre tribunal établit dans son jugement les cas où le transporteur n'est pas responsable ⁽²¹⁾ : rafales de vent ou de neige, brouil-

(18) *Seaman v. Curtiss Flying Service, Inc.*

(19) *Central of Georgia R. Co v. Hall.*

(20) *Allison v. Standard Air Lines.*

(21) *Law v. Transcontinental Air Transport.*

lard et pluie apparaissant si brusquement qu'aucun acte humain ne pouvait les éviter.

La faute de la victime. — La *contributory negligence* du demandeur relève le défendeur de sa responsabilité, même s'il a été négligent. Mais il faut que la faute de la victime se soit produite au moment décisif, si bien que l'accident est dû à la faute de la victime, et non à celle du défendeur ⁽²²⁾ ; si au contraire, cette faute a eu lieu à un moment tel qu'elle n'a aucun rapport avec les événements qui causèrent l'accident, la victime garde son recours contre le transporteur. La notion de faute de la victime a été encore réduite au point que si les conséquences de cette faute avaient pu être évitées par le défendeur, celui-ci n'est pas relevé de sa responsabilité.

Comme le déclare le tribunal, dans l'affaire *Berg v. Seitz*, après que la victime a démontré la faute du transporteur, celui-ci doit indiquer le caractère dominant de la faute de la victime, constituant directement à la cause décisive de l'accident. Si le défendeur ne peut faire cette preuve il n'est point exonéré.

C'est en principe le devoir de la victime de démontrer la faute du défendeur et l'absence de faute de sa part ; mais si la victime est décédée, c'est au défendeur de prouver, s'il veut s'exonérer de la responsabilité, la faute de la victime ⁽²³⁾.

Par exemple si un passager à l'arrivée à l'aérodrome descend de la cabine de l'avion et est blessé par une hélice des moteurs qui tourne encore, il y a faute du transporteur qui ne l'a pas averti du danger ⁽²⁴⁾ ; mais le tribunal

(22) SIR FREDERICK POLLOCK : *The law of Torts*, p. 475, 13 th. éd., 1929.

(23) *Stoll v. Curtiss Flying Service, Inc.*

(24) *Berg v. Seitz.*

peut exonérer le transporteur de sa responsabilité, s'il déclare qu'il y a faute contributive de la part de la victime pour avoir quitté l'avion de sa propre initiative ⁽²⁵⁾.

§. 2. — LIMITATIONS CONVENTIONNELLES.

Comme il est indiqué ci-dessus, les billets de passage contiennent des clauses de non-responsabilité ou limitant la responsabilité. Aucun Etat n'a jusqu'ici déclaré expressément la validité de cette limitation dans les transports aériens ; cependant certains Etats l'admettent dans les chemins de fer. Ce sont les tribunaux qui eurent à décider si un transporteur aérien pouvait ainsi limiter sa responsabilité. La *common law* est définitivement fixée pour les chemins de fer, depuis un arrêt de 1872 ⁽²⁶⁾ sur les principes suivants : « la limitation doit être juste et raisonnable d'après la loi, c'est-à-dire qu'elle ne peut comprendre une exonération de la responsabilité pour faute du transporteur public et de ses préposés ». Le principe est bien établi : on peut s'exonérer de sa responsabilité sauf de celle fondée sur la faute. Or, la responsabilité étant entièrement fondée sur la faute, les clauses n'ont plus aucun effet; la Cour, dans l'affaire Allison, indiquait au jury que cette clause n'amenait aucun changement.

Les diverses clauses qui furent employées et dont les tribunaux eurent à apprécier la validité, sont les suivantes :

1° *Clause d'exonération absolue* : La compagnie devenait un transporteur privé et ne pouvait être responsable de la blessure ou de la mort du signataire du billet de

(25) *N. Y. Central Railroad Cy v. Charles C. Lockwood*, 17 Wall (U. S.) 357.

(26) *Hamilton v. O'Toole*, 1930, U. S. Av. R. 133.

transport, quelle qu'en soit la cause, attribuable à la négligence ou non. Ce type de contrat fut déclaré absolument nul, contraire à la décision de 1872 et aux principes de la *common law* (27).

2° *Clause de limitation de la responsabilité pour négligence* : Dans cette clause, le transporteur ne refuse pas toute sa responsabilité, mais il en limite le montant. Dans l'affaire *Conkelin v. Colonial Canadian Airways*, le passager avait signé un ticket, où il était stipulé que la compagnie n'était responsable que de sa faute, ce qui était conforme à la *common law*, et que sa responsabilité était limitée envers le signataire ou ses représentants légaux à la somme de :

\$ 5.000 pour le tarif minimum ;
10.000 pour un tarif double ;
15.000 pour un tarif triple.

Par suite de l'arrivée d'un accident, il y eut procès. La compagnie n'invoqua point ses clauses et ne discuta que la question de faute. Elle fut condamnée et fit appel. En appel, la compagnie de transport demanda l'application de la clause du ticket limitant à \$ 5.000 le dommage à réparer. Cette demande fut repoussée, la Cour déclarant la clause non valable et accorda \$ 25.000 de dommages-intérêts.

De même dans l'affaire *Glose* (28), où il y avait une simple limitation de la responsabilité pour tous les contrats à une somme de \$ 10.000.

Les tribunaux ne veulent donc accepter aucune clause qui aurait un effet pratique ; mais il semble que cette

(27) *Law v. Transcontinental Air Transport*.

(28) *Glose v. Curtiss Wright Flying Service, Inc.*, 1933, U. S. Av. R. 26 et 290 U. S. 696, 1934, U. S. Av. R. 20.

théorie soit trop sévère et que les tribunaux ne tiennent pas assez compte de l'arrêt Lockwood, admettant une limitation si elle est juste et raisonnable. D'après les attendus des jugements, il semble possible de créer deux classes de billets : une de prix normal, limitant à \$ 25.000 la réparation du dommage, l'autre de prix plus élevé, laissant au transporteur une responsabilité illimitée. C'est ce que démontre la jurisprudence des tribunaux : la possibilité pour le voyageur d'obtenir la certitude de la responsabilité absolue du transporteur, même s'il faut payer un prix supplémentaire.

Les compagnies de transport aérien des Etats-Unis, qui ont besoin de la sécurité procurée par les diminutions de risques d'indemnités ne peuvent donc actuellement avoir recours aux contrats de transport pour limiter leur responsabilité, alors qu'en droit français et en droit international ⁽²⁹⁾ ces limitations sont admises. Aussi réclame-t-on en Amérique une intervention législative.

§ 3. — LIMITATIONS LÉGISLATIVES.

Le législateur fédéral est déjà intervenu en faveur du transporteur maritime. La loi sur la limitation de la responsabilité maritime (*Marine limitation of liability Act*) en 1851 est venue l'exonérer en partie. Les chemins de fer également bénéficient de certaines lois d'Etat faites en leur faveur, lois qui limitent leur responsabilité tantôt envers les passagers transportés à titre gratuit, tantôt même envers les passagers transportés à titre onéreux, tantôt dans le commerce intra-étatique, tantôt dans le commerce inter-étatique.

(29) Voir convention de Varsovie.

Une loi fédérale serait très désirable dans le domaine de l'aviation. Il n'existe actuellement que des dispositions fragmentaires. On peut classer les Etats en deux groupes : ceux dont la législation prohibe les clauses limitatives de responsabilité ⁽³⁰⁾ et ceux dont la législation les admet, dans une certaine mesure.

Parmi les Etats qui accueillent les clauses limitatives de responsabilité, une sous-distinction est à marquer. Certains, au nombre de neuf, n'en reconnaissent pas la validité en ce qui concerne les transporteurs publics. Les autres ne prévoient rien en ce qui concerne les blessures n'entraînant pas la mort mais, par contre, permettent une limitation de responsabilité en cas d'accident mortel. Tels sont le Colorado (de \$ 3.000 à \$ 5.000), le Massachusetts (de \$ 500 à 5.000), le Missouri (de \$ 2.000 à 10.000), le Nouveau Mexique (\$ 7.500). Enfin la Californie exonère le transporteur de toute responsabilité envers le passager transporté à titre gratuit.

La synthèse de ces constatations démontre donc que le transporteur peut seulement, et dans certains cas, limiter sa responsabilité pour négligence à l'égard des passagers payants. Pour le reste, il est entièrement soumis à la décision du jury qui fixera le montant de l'indemnité à payer. L'aviation américaine a besoin pour sa sécurité d'un statut réglementant cette question.

(30) Tels sont : l'Arizona, l'Arkansas, le Kentucky, la Pennsylvanie et le Wyoming.

SECTION 3

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LES MARCHANDISES ET BAGAGES

§ 1. — PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ.

Le transporteur public a une responsabilité beaucoup plus étendue pour les marchandises que pour les passagers. Il est responsable non seulement de la perte causée par son manque de soin ou sa propre faute, mais aussi des accidents inévitables tels que les actes frauduleux des tiers, les vols, la violence de la foule. Il a la responsabilité d'un « assureur », dit-on en droit américain ; il a reçu sa marchandise en bon état, elle est sous sa garde et il doit la rendre en bon état. Si cette marchandise a été endommagée, même s'il peut prouver qu'il en a eu le plus grand soin possible, il est responsable.

Quant au transporteur privé, il n'a pas une responsabilité aussi étendue. Il n'a que celle d'un dépositaire à titre onéreux, c'est-à-dire qu'il doit montrer une diligence ordinaire, et il n'est responsable que de la perte par négligence (31).

En raison de cette responsabilité absolue, le transporteur public peut trouver avantage à se spécialiser dans une sorte de transport qu'il connaît et surveille mieux, et refuser de transporter les autres catégories de marchandises. Un transporteur qui se spécialise ainsi dans le transport des journaux doit être à la disposition de toutes les sociétés d'édition. C'est toujours un transporteur public,

(31) *Collier v. Storage and Moring Co.*

mais il est spécialisé ; néanmoins il reste quand même soumis à toutes les règles et obligations des voituriers publics.

Pour la poste aérienne, en cas de perte de lettres dans un accident, les compagnies concessionnaires de contrats sont responsables, non pas envers les destinataires, mais envers le gouvernement fédéral. Les lettres perdues ne peuvent donc donner au destinataire un droit d'agir contre les compagnies de transport aérien.

§ 2. — LIMITATIONS ET EXONÉRATIONS.

Exonérations de « common law ». — En cas de dommages causés par des « actes de Dieu » ou par l'ennemi public, la responsabilité du transporteur n'est pas engagée ; la formule « public enemy » n'a encore donné lieu à aucune action ; les seules exonérations admises par les tribunaux sont les événements atmosphériques de caractère exceptionnel.

Limitations apportées. — Pour certaines lois, et pour les tribunaux, les marchandises fragiles nécessitaient de tempérer la sévérité de ces règles, car les transporteurs publics ne pouvaient les refuser. Le transporteur n'est pas responsable pour l'argent et les articles de valeur, aptes à être volés ou endommagés, à moins qu'il n'ait appris leur caractère ou leur valeur. Dans ce cas, il demande un tarif supplémentaire. Il n'est pas responsable non plus pour les animaux vivants qui peuvent avoir peur en avion et, dans leur affolement, se blesser eux-mêmes, à moins qu'il n'y ait eu faute ou négligence de sa part. Il n'est pas responsable non plus des objets susceptibles de dété-

rioration rapide sous des climats défavorables, quoique cette détérioration ne soit pas un « acte de Dieu » (32).

Limitations contractuelles. — Pour les bagages des passagers, les compagnies de transport demandent au propriétaire une déclaration de valeur totale des objets qui y sont contenus et n'exigent pas de droit supplémentaire si cette valeur est inférieure à \$ 100 et si le poids total est inférieur à 35 livres. Les tribunaux n'ont point eu à décider si cette limitation était légale. Il nous semble que cette limitation contractuelle est en accord complet avec la tendance nouvelle des Etats à limiter la responsabilité absolue des compagnies pour les marchandises, et que la possibilité pour le passager d'avoir, moyennant un supplément de prix, une sorte d'assurance sur ces bagages est pleinement en harmonie avec la responsabilité d'assureur du transporteur.

SECTION 4

LA RESPONSABILITE POUR DOMMAGES CAUSES AUX TIERS

Les règles de responsabilité pour dommages causés aux biens et aux personnes au sol sont différentes de celles qui déterminent la responsabilité du transporteur envers ses passagers. Ceux qui prennent l'avion en connaissent les risques. Ils les acceptent volontairement en demandant uniquement au transporteur de faire toute diligence pour ne point causer d'accidents. Au contraire, les habitants du

(32) Voir V° CANIERS, 10, *Corpus Juris.*, § 132 : « La tendance commune des fruits, fleurs, etc... à se détériorer sous des climats défavorables n'est pas un « acte de Dieu ».

sol n'ont aucune relation avec les aéronefs et ne désirent nullement en subir des conséquences dommageables, qui peuvent être causées soit par la chute ou l'atterrissage forcé d'un avion, soit par l'effroi ou la gêne causée par son passage à basse altitude.

§ I. — ATERRISSAGE OU CHUTE D'UN AÉRONEF
SUR LA PROPRIÉTÉ D'AUTRUI.

Cette responsabilité fut l'occasion du premier recours en droit aérien, que l'on puisse trouver dans les recueils américains, puisqu'elle date de 1822 ⁽³³⁾. Un ballon libre, tombant dans un jardin, traina sur les diverses cultures qui s'y trouvaient sur une distance de 30 pieds et les endommagea. Plus de 200 personnes se précipitèrent par curiosité sur les pelouses, à travers les palissades et causèrent de nombreux dommages aux cultures. Le propriétaire du ballon fut jugé responsable par le tribunal : l'attrait de curiosité d'une descente en ballon ayant comme conséquence la présence d'une grande foule, le propriétaire du ballon est responsable des dommages causés par son aéronef et par la foule qu'il a attirée.

Ce principe de la responsabilité du propriétaire a été confirmé par la jurisprudence anglaise en 1868 ⁽³⁴⁾ ; il est fondé sur l'idée de la protection absolue de la propriété privée. Toute personne qui cause un dommage à la propriété d'autrui est responsable, que le dommage ait été causé intentionnellement, par négligence ou par accident. Il n'y a aucune limitation à la responsabilité.

(33) *Guille v. Swan* (1822), 19 Johnson (N. Y.) 381, 1928, U. S. Av. R. 53.

(34) Opinion de Lord Blackburn dans l'affaire *Rylands v. Fletcher*.

L'*Uniform State Law for Aeronautics*, dans son art. 5⁽³⁵⁾ déclare que le propriétaire ou le pilote est responsable, qu'il ait ou non été négligent.

Des décisions de tribunaux ont marqué cependant une tendance à admettre la non-responsabilité du pilote, dans des cas strictement limités, soit que les dommages ne fussent pas assez importants⁽³⁶⁾, soit parce que l'entrée sur le terrain d'autrui était nécessaire pour sauver des vies humaines⁽³⁷⁾. Cette dernière décision permettrait une extension de l'exonération de responsabilité ; car les atterrissages forcés sont causés le plus souvent par des ennuis mécaniques ou par un événement atmosphérique imprévisible tels que l'avion et ses passagers auraient été détruits si le pilote n'avait pas atterri ; les atterrissages forcés sont donc des manœuvres pour sauver des vies humaines en danger. Enfin une décision récente paraît également envisager que la cause de la responsabilité du pilote serait sa négligence. Un pilote ayant perdu sa route la nuit, interpréta mal les signaux d'un fermier qu'il prit pour une invitation à atterrir. En atterrissant, il tua le fermier qui courait à sa rencontre. La Cour déclara que la manœuvre du pilote était dangereuse, qu'il n'avait pas exercé le soin d'un homme prudent en faisant un tel atterrissage nullement obligatoire, et que « la vie et la propriété des particuliers n'ont pas à être exposés au danger par l'emploi par un autre d'un instrument dangereux ». Le défendeur fut condamné.

La responsabilité tend donc à ne plus être absolue. Il semble qu'on puisse suspendre les droits de propriété

(35) Cf. Documents, p. 200 ; mais cette règle ne fut adoptée que par 16 Etats sur les 21 qui promulguèrent cette loi uniforme.

(36) *Smith v. New-England Aircraft Co*, 1930, U. S. Av. R. 1.

(37) *Ploof v. Putnam*.

pour des raisons au-dessus du contrôle humain. Le nouveau principe de la responsabilité serait le suivant : le propriétaire d'un aéronef qui s'est posé sur la propriété d'autrui sans autorisation est responsable des dommages causés, sauf si le pilote, obligé d'atterrir pour sauver des vies humaines, l'a fait sans négligence.

L'aviateur n'est exonéré de sa responsabilité que si l'accident est dû à la négligence de la victime ; mais cette faute contributive de la victime est difficilement admise par les tribunaux ⁽³⁹⁾. En outre, il n'est pas nécessaire que la victime ait un intérêt possessoire dans le terrain sur lequel l'accident est arrivé ; c'est ainsi qu'un avion entra en collision avec une automobile sur une route et que son propriétaire fut déclaré responsable ⁽⁴⁰⁾.

D'après l'*Uniform State Law for Aeronautics*, la victime ou le propriétaire ou le dépositaire du bien endommagé, auront un droit de saisie sur l'aéronef cause de l'accident jusqu'à concurrence du dommage causé par l'aéronef.

§ 2. — SURVOL A BASSE ALTITUDE.

Un aéronef qui vole bas, peut, en raison du bruit de ses moteurs, causer des dommages aux animaux domestiques, ou simplement gêner les habitants des aérodromes ; peut-on rendre le propriétaire de cet aéronef responsable ?

Le bruit excessif, malgré les dommages qu'il peut causer, n'est pas considéré comme une source de responsabilité par les tribunaux. Ainsi un dirigeable ayant survolé

(38) *Livingston v. Flaherty*. Suprême Court of California.

(39) Cf. *Livingston v. Flaherty*, où la victime se précipitant sur l'avion ne fut pas reconnue cause de l'accident.

(40) *Sollock v. State of New-York*, 1929, U. S. Av. R. 42.

des chevaux en chargement dans un wagon effraya les animaux ce qui leur causa des blessures. Le propriétaire du dirigcable ne fut pas responsable (41). De même, si le bruit des moteurs effraie les animaux survolés et crée ainsi une agitation nuisible à l'élevage, le propriétaire de l'avion ne peut en être tenu pour responsable (42). Enfin si le bruit a été la cause d'une négligence, celle-ci est excusable : un automobiliste qui voulait traverser une voie ferrée ne put entendre le bruit d'un train qui venait, en raison du vacarme causé par des escadrilles d'avions volant à basse altitude. L'accident se produisant, la compagnie de chemins de fer fut condamnée en entier sans pouvoir invoquer la négligence contributive de la victime (43).

Les propriétés situées à proximité des aérodromes sont gênées par le bruit des avions et par la poussière qu'ils soulèvent sur le terrain d'atterrissage. Elles sont exposées au danger des vols à basse altitude. De nombreuses actions furent intentées par les propriétaires du sol pour rendre soit les pilotes, soit les propriétaires des aérodromes responsables de ce trouble de jouissance. Les tribunaux déclarèrent que si l'aérodrome n'est pas une gêne « *per se* », il peut le devenir par l'emploi que l'on en fait ; des décisions firent ainsi fermer des aérodromes (44), même municipaux, et condamnèrent la compagnie gérant l'aérodrome et la compagnie de transport qui y faisait escale.

On reconnaît donc au propriétaire du sol un droit d'ac-

(41) *Goodyear v. Neiswonger*, 1929, U. S. Av. R. 96.

(42) Nombreux cas dans les recueils de décisions : poulailliers, renards argentés...

(43) *Galveston, H. and S. A. Ry Co v. Leifester* (Texas) 1929, U. S. Av. R. 328.

(44) *Gay v. Taylor*, 1934 U. S. Av. R. 146, et *Swetland v. Curtiss Airports Corporation*, 1932 U. S. Av. R. 1.

tion contre les aviateurs qui abusent de leur droit de survol.

§ 3. — LA COLLISION EN VOL.

Le propriétaire de l'avion peut être responsable en cas de collision en vol, non seulement à l'égard des passagers, mais à l'égard des tiers dans l'autre avion.

D'après l'*Uniform State Law for Aeronautics*, les règles de la *common law* sont applicables en cas de collision. Si les avions entrés en collision se trouvent au-dessus de terres, on appliquera la règle ⁽⁴⁵⁾ que « chaque personne doit employer le soin ordinaire, ce soin étant celui que la plus grande partie de l'humanité emploierait dans des circonstances semblables ». S'ils se trouvent au-dessus des eaux, « l'Admiralty », deviendrait compétente.

Les règles qu'appliqueront les tribunaux seront tirées selon les cas du droit maritime ou du droit terrestre. La principale difficulté est que les tribunaux ne sont pas d'accord pour appliquer la règle *Res Ipsa Loquitur* en cas de collision et de chute, alors qu'ils l'ont adoptée dans tous les autres cas de responsabilité du transporteur terrestre. C'est ainsi que dans un cas ⁽⁴⁶⁾ la présomption de négligence fut admise en première instance, mais la Cour d'Appel inclina dans le sens opposé. La cause de l'accident n'étant pas sous le seul et exclusif contrôle de la personne accusée de l'avoir provoqué, la règle ne pouvait être appliquée. Il n'y a pas de raison en effet à présumer la faute de l'un des pilotes plus que celle de l'autre.

(45) Règle indiquée dans l'affaire *Greunke v. N. A. A. Cy* 1930, U. S. 1v. R. 126.

(46) *Plumb v. Richmond Light and R. R.* (1922).

Le jury décidera, s'il le faut, le partage des responsabilités entre les transporteurs, mais si un seul est responsable, les passagers victimes des deux avions pourront se retourner contre lui.

SECTION 5

LA REPARATION DES DOMMAGES

§ I. — QUI PEUT AGIR ?

L'action en responsabilité est intentée de la même manière, que la victime soit un passager ou un tiers. Alors qu'en droit français la responsabilité est contractuelle ou délictuelle, aux Etats-Unis elle est toujours fondée sur la négligence.

L'action en responsabilité soulève des problèmes relatifs aux parties à l'instance, à la compétence des tribunaux et à la réparation du préjudice.

Il est évident que la victime si elle n'a été que blessée dans l'accident est seule fondée à agir contre le transporteur. Mais en cas de décès une difficulté existait en droit américain ; c'est qu'en *common law*, « aucun droit d'action civile ne survit à la mort d'une personne quand celle-ci a été causée par l'acte coupable ou négligent d'un autre individu » (47). Il intervient alors pour accorder ce droit aux héritiers : l'époux survivant ou les parents proches peuvent obtenir une réparation des dommages. Pour que ce recours soit à l'abri des stipulations contractuelles de la victime, certains Etats déclarèrent qu'aucune clause limi-

(47) L'opinion du Judge Parker sur l'affaire du *Lusitania*.

tant la responsabilité, résultant d'un décès causé par négligence, n'est opposable aux héritiers du *de cujus*.

§ 2. — QUI EST RESPONSABLE ?

La victime se retournera toujours contre le propriétaire civilement responsable du fait de ses préposés et des objets qui sont sous leur garde. Ce propriétaire peut être un particulier, une société ou une administration publique, comme dans l'affaire Sollock, où l'Etat de New-York fut déclaré responsable de la négligence du pilote d'un avion exploité par l'Etat. Si la propriété de l'appareil est divisée entre plusieurs associés, l'exploitation négligente de l'un des associés sans l'assentiment des autres ne rendra pas ceux-ci responsables du dommage causé à la propriété d'une tierce personne ⁽⁴⁸⁾.

La jurisprudence a admis cependant que d'autres personnes que le propriétaire pouvaient être responsables :

— L'agent du propriétaire, qui est le plus souvent le pilote. Le propriétaire ne répond pas des erreurs de jugement de son pilote, à moins que ces erreurs ne constituent une négligence ; c'est ainsi qu'un pilote instructeur d'une école de pilotage sortit des limites de vol permises, malgré les ordres du propriétaire, mais sur la demande de l'élève pilote. Un accident se produisit dont l'élève fut victime, le propriétaire ne fut pas tenu responsable des actes de son agent ⁽⁴⁹⁾, car l'accident avait été causé par une faute de jugement du pilote et non par une négligence positive.

(48) *Interstate Airlines, Inc. v. Arnold*, 1933 U. S. Av. R. 198.

(49) *Pickering v. California Airways Co.*, 117 Cal. App. 636, 1932 U. S. Av. R. 36.

— Le locataire. En général, en *common law*, le propriétaire n'est pas responsable des fautes du locataire quand celui-ci a la garde de l'objet loué ; mais l'*Uniform State Law for Aeronautics* les rend responsables tous les deux conjointement.

— Les dépositaires. C'est celui qui pilote ou fait piloter un avion qui lui a été prêté gratuitement par le propriétaire. En principe, il n'est pas responsable ; sauf quand il néglige les avertissements du prêteur concernant certaines caractéristiques particulières de l'avion prêté. S'il cause ainsi un accident, il devient responsable ; le propriétaire est alors libéré ⁽⁵⁰⁾.

—Le fabricant ou le vendeur d'un produit inapte à l'usage auquel il est destiné. Celui qui, en fabriquant ou vendant des produits ne convenant pas à l'emploi que l'on veut en faire, est raisonnablement certain de mettre la vie d'autrui en péril, peut être rendu responsable de l'accident ⁽⁵¹⁾. Le vendeur d'un carburant impropre à l'aéronautique en vendit au propriétaire d'un avion, bien qu'il eut connaissance de l'emploi qui devait en être fait ; un accident se produisit, dû à ce mauvais carburant. Le vendeur en fut tenu responsable ⁽⁵²⁾. Les Tribunaux appliquent les règles du droit commun pour déterminer si les vices cachés d'un appareil peuvent rendre son constructeur responsable. Il faut pour cela, disent-ils, démontrer les rapports de cause à effet entre le vice et l'accident. Des bougies d'allumage, garanties avoir été essayées, furent installées sur un moteur d'avion. Celui-ci fit une chute

(50) *Whitehead v. Johnson*, Municipal Court, New-York City, 235 C. C. N. 4011.

(51) Cf. A. L. R. IV- 204 ; et *MacPhersen v. Buick Motors C^o*, pour automobiles ,217 N. Y. 382, 111 N. E. 1050.

(52) *Patten v. Standard Oil C^o of La.* 165 Teun. 438, 55 S. W. (2 a) 759, 1933, U. S. Av. R. 99.

et fut détruit dès son premier vol. Le tribunal déclara que le fabricant n'était pas responsable, à moins que l'on puisse démontrer que la cause directe de l'accident fut un vice des bougies ⁽⁵³⁾.

§ 3. — COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX

La détermination de la compétence a une grande importance en raison de la diversité des juridictions et des décisions, car une action portée devant les tribunaux d'un Etat peut réussir, alors qu'elle serait rejetée devant les tribunaux d'un Etat voisin.

L'*Uniform State Law for Aeronautics* déclare que l'Etat survolé et sur lequel le dommage a été produit sera compétent ; cette compétence est difficile à déterminer si l'appareil atterrit beaucoup plus loin et à appliquer si les parties sont domiciliées dans d'autres Etats éloignés. Elle n'est possible qu'en cas de dommages causés au sol. Trois juridictions d'Etat paraissent avoir une compétence plus facile à adopter : celle de l'Etat sur lequel l'avion a atterri ; celle de l'Etat où l'avion a son port d'attache, par application des principes de droit maritime, ou celle du domicile du défendeur. En outre, l'action pourra toujours être intentée devant les tribunaux fédéraux qui sont compétents si les parties résident dans des Etats différents ou s'il s'agit de commerce inter-étatique.

§ 4. — RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS

Si la victime n'a été que blessée, les Tribunaux, d'après le Juge Parker ⁽⁵⁴⁾, ne tiennent compte ni de la souffrance

(53) *Sellers Motors Co v. Champion Sparks Plug Co*, 150 Miss. 473, 116 So. 883, 1929 U. S. Av. R. 61.

(54) Judge Parker, « *Opinion on the Lusitania cases* », commission mixte germano-américaine.

physique ou morale de la victime, ni de la perte de son travail pendant le temps nécessaire à la guérison, mais ils calculent les indemnités à payer sur la réduction de la capacité de travail, provenant des blessures.

En cas de décès, la réparation accordée couvrira les pertes occasionnées par cette mort au demandeur. Les dommages ne seront réparés que d'après ce que les parents (époux survivant ou parent proche) auront perdu en argent, la réparation étant distribuée proportionnellement aux sommes laissées par le décédé à ses divers parents. L'évaluation des dommages pécuniaires est soumise à beaucoup de facteurs : âge, capacité de gain, âge des personnes dépendant de la victime. Elle a été établie d'une manière très explicite par le Juge Parker ⁽⁵⁵⁾. Ce qui est certain, c'est que, à la différence du droit français, les tribunaux américains ne tiennent pas compte du préjudice moral, mais uniquement du préjudice matériel. Les tribunaux instruisent même tout spécialement les jurys de ne pas tenir compte de cet élément : « le jury ne peut pas accorder la réparation de dommages de sympathie » ⁽⁵⁶⁾ ; dans l'affaire *Williamson*, la Cour demanda au jury de ne pas prendre en considération les affections rompues et les souffrances causées aux membres de la famille par la mort du passager ⁽⁵⁷⁾. Les tribunaux n'ont admis le dommage moral que quand il est réel et actuel et non pas sentimental et vague. Il faudrait qu'il y eut une véritable maladie cérébrale : folie sous toutes ses formes, neurasthénie... Les décisions ne sont point unanimes sur ce point ; les règles de réparation du préjudice excluant le préjudice moral sont moins strictes dans

(55) Cf. *Lincoln M. Cha. op. cit.*, qui reporte au tableau p. 104.

(56) *Hagymashi v. Colonial Western Airways.*

(57) Cf. aussi *Stoll v. Curtiss Flying Service.*

certains Etats du Sud, comme en Louisiane, en Floride et en Caroline du Sud. La règle de *common law* reste toujours cependant que l'on ne peut prendre en considération la douleur ou la perte d'affection provoquée par la mort de la victime.

Conclusion

La responsabilité du transporteur aérien est donc en principe très étendue ; tout acte négligent nécessite la réparation du dommage causé. Mais cette sévérité tend à s'adoucir ; des limitations ont été peu à peu acceptées par les tribunaux. La concurrence internationale qui rapprochera l'Amérique et l'Europe, rendra nécessaire une modification aux lois internes, pour les calquer sur les lois internationales, de manière à ce que l'avance technique ne soit pas compensée par un retard juridique. La *common law* a besoin de plus de souplesse pour ne pas gêner le développement de l'aviation.

CHAPITRE 4

L'ASSURANCE AERIENNE

L'étude des problèmes d'assurance doit suivre celle de la responsabilité du transporteur aérien, car l'assurance compense les charges de la responsabilité. Cette institution est utile au transporteur comme au passager, et elle est apparue dès que l'aviation est devenue autre chose qu'une prouesse sportive. L'assurance aérienne est toute nouvelle et les statistiques qui permettent d'établir les primes sont peu précises ; les compagnies ont eu à s'organiser pour mieux résister aux mauvais risques, et peu à peu étendirent leur action au point de couvrir tout le champ du transport aérien.

SECTION I

ORGANISATION DES COMPAGNIES D'ASSURANCE AERIENNES

Aussitôt après la guerre, de nombreuses compagnies mal organisées essayèrent de couvrir les risques aériens. L'aviation était alors une industrie sans solidité financière ou technique. Les risques ne pouvaient être prévus et certaines compagnies trop audacieuses eurent à payer 600 % de risques réalisés par rapport aux primes

payées (1) ; presque toutes disparurent avant 1926, année où débuta vraiment l'aviation commerciale américaine.

Vers 1926, des groupes commencèrent à se former : c'étaient des compagnies déjà groupées ou qui se groupèrent en vue de couvrir le même risque ; ce furent notamment des compagnies d'assurance maritime, comprenant quelques compagnies anglaises. De même, les plus importantes compagnies d'assurance incendies et accidents se réunirent sous le nom d'*United States Aircraft Insurance Group*, ainsi que sept compagnies de Chicago, dirigées par la compagnie *National Fire and Casualty Cy*, qui se réunirent sous le nom de *National Continental Aviation Insurance Association*. Ces groupes ne prennent pas pour eux la totalité du risque et se réassurent soit sur le marché intérieur, soit à Londres. Il n'existe pas, comme en France, de consortium de toutes les sociétés d'assurance s'occupant des risques aériens. Ce sont des groupes de sociétés se faisant concurrence.

Depuis 1930, d'autres groupes d'assurances (d'*underwriters*), sont apparus et sont devenus très importants, car ils se sont spécialisés dans l'assurance du risque aérien. Le siège central se trouve généralement à New-York, comme pour l'*Aero Insurance Underwriters*, l'*Associated Aviation Underwriters*, la *Baldwin Kupillas and Seeley, Inc.*, le *Barber and Bouldron*, *The Travellers Insurance Co*, qui assurent les risques de voyage en général à son siège, à Hartford, Connecticut.

Il est difficile de connaître quelle est exactement la situation financière de ces sociétés. Si elles ne sont pas spécialisées dans le risque aérien, on ne peut savoir si les bénéfices réalisés proviennent de cette branche. En fait,

(1) Cf. BLUM : Les Assurances aériennes, p. 369.

les risques offerts par l'aviation sont, comme dans tous les pays, difficiles à assurer, car malgré les progrès de la sécurité, l'avion est en général un mauvais risque, difficile à estimer. Bien que les taux de primes américains soient supérieurs à ceux employés en Europe les compagnies d'assurance n'ont pas jusqu'ici fait des affaires très brillantes.

SECTION 2

ETUDE JURIDIQUE DE L'ASSURANCE

L'assurance n'est pas, aux Etats-Unis, soumise à un régime légal, comme en France. Les contrats sont valables de plein droit, si leur contenu n'est pas en opposition avec les règles de la *common law*. Il n'y a aucune réglementation gouvernementale en faveur de l'assuré.

Les contrats peuvent être faits pour protéger contre trois sortes de dommages : tout d'abord contre un dommage survenant à un bien dont l'assuré est propriétaire. C'est l'assurance de choses, qui se divise, comme en droit maritime, en assurance-corps pour l'aéronef et assurance-facultés pour les marchandises et bagages. Ce peut être ensuite contre un dommage causé à une personne faisant sa profession ou non de l'aviation ; ce peut être enfin contre la responsabilité encourue par le transporteur pour dommages causés au sol ou aux personnes transportées.

§ 1. — ASSURANCE DE CHOSSES

L'*assurance-corps* couvre les dommages accidentels et la perte totale de l'aéronef lui-même. Les dommages accidentels ne sont assurés qu'après déduction d'une fran-

chise qui est en moyenne de 10 %, ce qui débarrasse les compagnies des petites réclamations basées sur des sinistres peu importants et leur permet de diminuer le taux des primes. Les dommages accidentels peuvent être couverts par des assurances spéciales contre les risques de vol et contre les risques résultant des tempêtes et tornades. Ce sont des sinistres assez peu fréquents, aussi les taux de primes sont très bas. Mais pour que les dommages causés par les fautes de pilotage ne puissent être mis au compte des tempêtes et tornades, cette assurance ne couvrira que les dommages causés au sol, l'appareil ne manœuvrant pas. L'assurance couvrant tous les dommages accidentels quels qu'ils soient peut avoir des primes réduites si la franchise est augmentée au delà des 10 % de la valeur assurée. L'assurance-perte totale ou avarie majeure (*Constructive Total Loss*) couvre la valeur de l'aéronef au moment de l'accident, moins la valeur du sauvetage, pourvu que le coût des réparations dépasse une proportion déterminée, généralement comprise entre 75 et 95 % de la valeur assurée.

Les primes ne sont pas établies aux Etats-Unis d'après des tarifs fixes, mais suivant les cas d'espèce, par appréciation des éléments pouvant agir sur le risque assuré ; on tient compte de la science du pilote (2), des accidents qu'il a déjà eus, de son nombre d'heures de vol ; les compagnies tiennent compte également de l'état et du type de l'appareil en service. La prime serait ainsi calculée et son tarif serait un pourcentage de la valeur de l'avion (3).

(2) D'après « *La Semaine* » du 2 mars 1930, un fichier spécial serait établi pour chaque aviateur.

(3) Environ 10 %. Cf. R. BLUM, *Les assurances aériennes*. Thèse Paris, 1930.

Une police *tous risques* a été créée en 1930, ce qui permettait d'éviter que certains risques ne soient pas couverts par la multiplicité des polices nécessaires. L'assuré est protégé complètement par cette assurance, qui comprend les garanties suivantes : dégâts matériels ; responsabilité sous toutes ses formes ; incendie, explosion et foudre ; transport, vol, pillage ; tornade et tempête. Cette police couvre tous les risques à un taux de prime très élevé, à moins qu'il n'y ait des franchises importantes.

L'*assurance marchandise*, qui correspond à l'assurance-facultés du droit maritime, couvre les dommages survenant aux marchandises proprement dites et aux bagages. Les taux de primes sont assez bas, car les résultats de cette assurance sont favorables.

§ 2. — ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ

En raison de l'importance des problèmes de responsabilité, cette assurance joue un grand rôle et l'on s'est demandé si l'on ne devait pas imposer l'assurance obligatoire à tous les transporteurs. C'est dans l'intérêt de la victime que cette mesure a été prise dans certains Etats pour les automobiles de location, afin d'éviter l'insolvabilité du transporteur responsable de négligence. Dans l'Etat de Massachussets même tout propriétaire d'automobile doit justifier, lorsqu'il fait enregistrer sa voiture, qu'il est titulaire d'une police d'assurance. L'aviation pouvant causer des dommages considérables, certains Etats ont décrété l'assurance obligatoire et dans ces Etats le aéronefs doivent, pour circuler, être munis d'une assurance couvrant les dommages causés aux personnes ou aux choses.

La responsabilité pouvant être engagée de manière

différente (4), diverses polices ont été créées pour couvrir les différents risques.

1. — Responsabilité à l'égard des passagers (*passenger liability*). Les assureurs estiment le risque en multipliant l'indemnité maximum par passager par le nombre total de passagers que l'aéroplane peut emporter. A la somme ainsi obtenue, ils appliquent un tarif calculé en tenant compte du pilote et de l'appareil. Ce tarif est relativement très élevé, car il a atteint 3 % du risque assuré ; le taux est cependant réduit, d'après M. Balois (5), si le nombre des passagers est important. Le risque pour les compagnies d'assurance fut pendant très longtemps un mauvais risque, car les règles de responsabilité à l'égard des passagers étaient mal déterminées.

2. — *Public liability* (responsabilité publique) ; cette police couvre la responsabilité pour accidents causés à des tiers. Cette responsabilité est assez peu dangereuse, car il y a peu de chances de blesser quelqu'un qui n'a aucun rapport avec l'avion. Dans certains cas une taxation spéciale est réclamée, notamment pour les élèves-pilotes et pour les meetings d'aviation. Les tarifs seraient d'une centaine de dollars pour 10.000 dollars assurés.

3. — *Property damage* : cette police couvre la responsabilité pour les dommages matériels, ainsi que les risques de collision. Le tarif serait d'environ 2 % du montant total assuré. Il faudrait réunir ces deux formes d'assurances pour arriver à l'équivalent de notre assurance-responsabilité.

Des polices spéciales ont également été prévues pour la

(4) Cf. chapitre III : la responsabilité du transporteur.

(5) Cf. M. BALOIS, *The problem of aviation insurance*, *Aviation*, 11 juin 1928.

responsabilité du transporteur de marchandises, la prime étant entre 0,2 et 1 % et dépendant de la somme totale assurée, et pour la responsabilité du propriétaire de l'aéroport, qui s'assurerait contre sa responsabilité civile envers les tiers et les dommages causés aux propriétés par le survol à basse altitude des avions qui atterrissent.

§ 3. — ASSURANCE DE PERSONNES

Les personnes qui voyagent en avion peuvent s'assurer elles-mêmes contre les risques aériens, ou être assurées par leur employeur, si elles sont préposées du propriétaire de l'avion. En outre, les assurances-vie excluant le plus souvent le risque aérien, la portée de cette clause a été étudiée maintes fois par les tribunaux.

1. — *Assurances professionnelles.* — Ce sont des assurances appliquant la théorie du risque professionnel, mis à la charge des patrons. Comme aux Etats-Unis la législation sur les accidents professionnels relève de la compétence des Etats, ceux-ci ont une grande variété de régimes. Il y a certains Etats où le pilote ⁽⁶⁾ reçoit une réparation élevée, d'autres, au contraire, où le patron n'est responsable que d'après la *common law*. Les indemnités maximales sont fixées quelquefois par les Etats. Certains le limitent à 10.000 dollars en cas de mort, alors que d'autres le limiteront à 3.750 dollars, à condition que le pilote soit marié et qu'il ait 2 enfants à sa charge. Le transporteur, obligé de s'assurer, devra payer des primes dont les taux sont fixés par l'Etat où il exerce son commerce. Il n'y a que peu de compagnies qui aient assumé de couvrir ces

(6) Ou tout autre professionnel navigant de l'aviation.

risques professionnels, car les primes sont en général trop basses. La diversité de la législation des Etats fait que dans certains d'entre eux, les taux de primes sont doubles de ceux employés dans d'autres.

2. — *Assurances individuelles.* — Ce sont des assurances prises en vue de recevoir un capital en cas d'accident. Si c'est un professionnel qui désire s'assurer lui-même, il peut obtenir en cas de mort ou d'invalidité permanente un capital déterminé moyennant paiement d'une prime proportionnelle. Il peut même s'assurer contre une incapacité temporaire, versant une prime annuelle de 20 dollars pour recevoir 5 dollars d'indemnité journalière.

Le passager qui désire se protéger contre les risques du transport souscrit le plus souvent une assurance pour le voyage qu'il envisage de faire, la prime dépendant du capital assuré, du voyage et des conditions dans lesquelles il s'effectue. Pour les lignes régulières, les voyageurs ont des coupons d'assurance. Le tarif en est plus élevé que sur les lignes européennes, étant en moyenne de 1 p. 1.000 du capital assuré.

3. — *Assurance vie.* — Quel est l'effet du transport aérien sur une police d'assurance vie ? Les risques de l'aviation étant malgré tout peu connus par les compagnies non spécialisées, les polices d'assurance sur la vie contenaient une clause où il était dit qu'aucune indemnité ne sera payée en cas de décès de l'assuré, si celui-ci est engagé ou participe à un voyage aérien.

Pour les professionnels de l'aviation, cette clause a toujours été appliquée strictement et il est nécessaire, pour un pilote qui désire être assuré, de payer une surprime ; mais une limite assez faible est fixée. Cette surprime varie entre 10 et 40 % du capital assuré.

Pour les passagers, la police, quand elle admet le vol, ne le permet que dans un appareil licencié, dirigé par un pilote muni d'une licence en règle, sur une route régulière entre des aérodromes établis, c'est-à-dire qu'il faut employer un transporteur public. Les polices d'assurance qui déclarent que l'assureur n'est pas responsable de mort ou d'accident si l'assuré fait profession d'aéronautique ou s'il y participe, ont amené la jurisprudence à faire une distinction entre le mot « *engaged* » et le mot « *participating* » (7). Dans un arrêt récent (8), le tribunal déclara que le mot *engaged* implique plus qu'un simple acte et signifie une continuité d'action, au contraire le mot *participating* signifie simplement la participation occasionnelle.

C'est ainsi que de très nombreux arrêts ont décidé que toute personne s'intéressant à l'aviation, soit en étant pilote privé, soit en faisant un vol de longueur quelconque comme passager payant, rentre dans l'exception prévue par la clause de la police et ne peut profiter de l'indemnité en cas de décès. Une atténuation est apparue en 1934 (9), la Cour d'appel estimant qu'un hôte occasionnel ou même un passager ne faisant pas sa profession de l'aviation ne participait pas au vol. Il n'y aurait donc plus de distinctions entre ces deux clauses. Par la clause « *engaged in* », un passager payant ne peut pas se voir refuser l'indemnité, même s'il est spécifié qu'elle ne sera pas due si l'assuré est « engagé dans l'aviation comme passager ou autrement » (10). Il y a cependant beaucoup de décisions en sens contraire, ce qui paraît plus juste. Comme le déclare un arrêt de la 6^e Cour d'appel de

(7) Engagé et participant à l'aviation.

(8) *Head v. N. Y. L. Ins. Co*, 43 F. (2 d) 517, 1930 U. S. Av. R. 235.

(9) *Martin v. Mutual Life Ins. Co*, 189 Ark. 291, 1934 U. S. Av. R. 73.

(10) *Goldsmith v. N. Y. Life Ins. Co*, 69 F. (2 a) 273, 1934 U. S. Av. R. 82.

Circuit ⁽¹¹⁾, le mot « *participant* » couvre tout passager sauf les invités ⁽¹²⁾, la formule « *engaged in* » ne couvrant pas un passager ordinaire.

Les mots « *in aeronautics* » ne comprennent pas uniquement le vol, mais également les suites du vol ; et un dommage causé par une hélice au moment du débarquement ne peut donner lieu au paiement de l'indemnité si la police comprend la clause « *participating in aeronautics* ». Comme le dit l'arrêt *Pittmann v. Lamar Life Ins. Co*, l'activité aéronautique ne commence ni ne finit avec le vol, mais comprend la présence du passager et ses mouvements auprès de la machine.

En général, ces clauses n'ont pas été déclarées nulles, sauf dans l'Etat de Louisiane, qui les déclare en opposition avec la loi. Mais les compagnies d'assurance, reconnaissant les progrès en sécurité de l'aviation commerciale régulière, admettent actuellement dans les polices d'assurance sur la vie ou contre les accidents, de couvrir les risques aériens, pourvu que l'assuré déclare son intention de voler et ne le fait que sur les lignes régulières et occasionnellement.

L'assurance aérienne n'a qu'un défaut aux Etats-Unis, c'est d'être chère ; les tarifs fixant les primes sont plus élevés qu'en Europe. Depuis 1930 pourtant, une baisse se précise, ce qui aide le transport aérien en augmentant la clientèle. Des prime économiques sont indispensables aux progrès de l'aviation.

Conclusion

L'aviation américaine, par la voix de ses dirigeants, se déclare à la tête de l'aviation mondiale. Nous devons

(11) *Mayer v. N. Y. Life Ins.*, 74 F. (2 a) 118.

(12) Opinion récente en sens contraire : *Sneddon v. Mass. Prot. Ass.*

reconnaître en effet que son matériel, son infrastructure, ses résultats sont les meilleurs du monde, *the best in the world*. L'aviation américaine doit cependant la plus grande partie de son succès au pays, dont l'étendue s'adaptait remarquablement au développement des transports aériens, ainsi qu'aux 120 millions d'habitants qui ont eu confiance en elle et ont apporté leurs capitaux à cette industrie nouvelle.

Les transports aériens ont réussi aux Etats-Unis, également grâce au gouvernement. Que cette intervention constitue ou non, au point de vue juridique, une subvention directe ou déguisée, les primes postales et l'infrastructure ont permis à l'aviation commerciale américaine, en retard sur l'aviation européenne en 1926 au point de vue du matériel et de l'organisation, de démarrer et de prendre l'avance. L'infrastructure, en augmentant la sécurité, attira le grand public déjà conquis à l'aviation par les raids sportifs des aviateurs américains ; les primes postales améliorèrent la situation financière des compagnies grâce à leur certitude. Après avoir été primitivement le moyen de combler les déficits, leur importance par rapport aux autres sources de recettes montre qu'elles sont encore indispensables.

Le régime juridique, par sa diversité, par sa complexité, pouvait être une gêne pour l'aviation. La loi de 1926 marque le début du droit aérien, mais il reste encore beaucoup à faire pour créer le droit homogène indispensable. Le caractère le plus remarquable de ce droit, c'est le principe, tiré du droit maritime anglo-saxon et de la *common law*, que la négligence du transporteur est la source de la responsabilité. Son application intégrale peut paraître sévère pour le transporteur par son caractère absolu, quoique l'assurance intervienne pour diminuer les

risques. On peut aussi se demander si ce n'est pas cette sévérité à l'égard du transporteur, si ce n'est pas cette certitude de ne pas être victime d'une négligence pendant le transport sans en recevoir réparation, qui a amené cette confiance des passagers dans l'aviation. Les limitations de responsabilité les effrayent. Ils peuvent croire à une diminution de précautions de la part du transporteur. La sévérité de la responsabilité semble être une des raisons du succès de l'aviation aux Etats-Unis. Malgré les barrières législatives des Etats, malgré les difficultés d'un régime légal complexe, l'aviation y a réussi. Que ce succès doive continuer, cela ne paraît faire aucun doute ; les progrès de l'aviation commerciale suivront la marche de redressement qu'indiquent actuellement les statistiques américaines. Pour que ce succès soit complet, l'unification d'une législation dispersée doit être réalisée. Que l'aviation commerciale passe sous le contrôle exclusif du gouvernement fédéral ou d'une commission indépendante, mais unique, et l'aviation américaine ira de progrès en progrès.

Annexes

AIR COMMERCE ACT

20 mai 1926

N° 254, 69^e Congrès, S. 41.

LOI POUR ENCOURAGER ET REGLEMENTER L'EMPLOI D'AERONEFS DANS LE COMMERCE

Il est décidé par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès, qu'employé dans cette loi, le terme « commerce par air » signifie le transport, en entier ou en partie par aéronef, de personnes ou de marchandises, à titre onéreux, ou le voyage d'un aéronef dans un but commercial.

Le terme « commerce par air entre états ou avec l'étranger » signifie le commerce par air entre tous états, territoire, possession ou le district de Columbia, et tout lieu en dehors, ou entre points à l'intérieur d'un même état, territoire, possession ou district de Columbia, mais à travers l'espace aérien au-dessus d'un point quelconque en dehors, ou entièrement à l'intérieur, d'un espace aérien au-dessus de tout territoire, possession ou district de Columbia.

Encouragement du Commerce aérien.

ART. 2. — Ce sera le devoir du secrétaire d'Etat au Commerce, de protéger le commerce aérien en accord avec les dispositions de cet acte et pour atteindre les buts suivants :

(a) Encourager la création d'aérodromes, routes aériennes civiles et autres facilités de la navigation aérienne.

(b) S'entendre avec le Secrétaire d'Etat à l'Agriculture quant au service météorologique nécessaire.

(c) Etudier les possibilités de développement du commerce aérien, de l'industrie aéronautique et du trafic dans les Etats-Unis et répandre les informations.

(d) Donner son avis avec l'accord du bureau des Standards et des autres services intéressés, pour faire progresser le travail de recherches et de développement devant améliorer les aides à la navigation aérienne et les usines de construction d'aéroplanes, de moteurs et d'accessoires. Le Secrétaire d'Etat au Commerce est autorisé à transférer les fonds disponibles à cet effet à tout organisme prêt à développer ce travail de recherche et de développement en coopération avec le Ministère du Commerce.

(e) Rechercher, enregistrer et rendre publiques les causes des accidents aux Etats-Unis de la navigation aérienne civile. A cet effet le secrétaire, ou un employé du Ministère du Commerce désigné par lui, est autorisé à tenir des audiences publiques aux lieux et temps qu'il estimera pratiques. Et il pourra prendre des témoignages sous serment,

citer des témoins, faire produire des livres, papiers, documents et autres preuves, ou faire enregistrer les dépositions par quelqu'un d'autre de compétent pour déferer le serment. Les témoins assignés ou dont les dépositions ont été prises recevront les mêmes indemnités que les témoins devant les tribunaux des Etats-Unis. Toutes les preuves recueillies à ces audiences seront rassemblées et transmises au secrétaire. A la conclusion d'une enquête ou d'une audience sur un accident, ou dès que les circonstances le permettent, le Secrétaire au Commerce devra, s'il croit devoir agir ainsi dans l'intérêt général, rendre public l'établissement de la cause ou des causes probables de l'accident. Mais si l'accident a causé une blessure grave ou mortelle, ce sera le devoir du Secrétaire d'Etat de publier un tel rapport. Ce rapport ne pourra être admis comme preuve ou employé dans une action intentée sur une matière se rapportant à l'un des rapports, investigations ou audiences ci-dessus.

(f) Echanger avec les gouvernements étrangers, par les voies diplomatiques, des renseignements sur la navigation aérienne civile.

Pouvoirs de réglementation.

ART. 3. — Le Secrétaire d'Etat au Commerce devra par règlement :

(a) Enregistrer les aéronefs dont le propriétaire en fait la demande. Les appareils ne seront pas admis à cette formalité à moins que ce ne soit (1) un aéronef civil possédé par un citoyen des Etats-Unis et non enregistré selon les lois d'un pays étranger — ou (2) d'un aéronef public du gouvernement fédéral ou d'un Etat, territoire, possession ou subdivision politique. Mais le secrétaire peut s'il le juge utile, accorder un enregistrement limité à un aéroplane appartenant à des étrangers selon les conditions qu'il peut décider par règlement ; mais cet aéronef ne pourra s'engager dans le commerce aérien inter-étatique ou étranger. Tout aéronef ainsi enregistré sera considéré comme aéronef des Etats-Unis.

(b) Classer les aéroplanes des Etats-Unis et les parachutes en service sur les avions selon leurs aptitudes ; comme base d'évaluation le secrétaire au Commerce peut :

(1) Demander avant l'accord de l'enregistrement les particularités générales du projet, les calculs selon lesquels ce projet a été établi et les matériaux et méthodes employés dans la construction.

(2) Accepter, en entier ou en partie, les rapports de personnes qualifiées employées par les fabricants ou les propriétaires de l'aéronef.

(3) Demander l'examen périodique de l'aéronef en service et des rapports sur cet examen par des officiers ou employés du Ministère du Commerce, ou par des particuliers qualifiés. Le Secrétaire peut accepter le rapport d'examen de ces particuliers à la place de celui des employés du Ministère du Commerce et déterminera les conditions qui lui paraîtront satisfaisantes de ces particuliers. Le Secrétaire peut, de temps en temps reclasser un aéroplane sur la base de renseignements ainsi obtenus.

(c) Pourvoir à l'examen et au classement périodique des pilotes des aéronefs des Etats-Unis pour connaître de leurs aptitudes à un tel service.

(d) Pourvoir à l'examen et au classement des aides à la navigation aérienne, valables pour l'emploi des aéronefs aux Etats-Unis, pourvoir à l'inspection et à l'examen des écoles civiles donnant des instructions sur le vol au point de vue de l'utilité des cours d'instruction, de l'aptitude, de l'équipement et de la compétence des instructeurs, et pourvoir à l'examen de toutes les lignes aériennes engagées dans le commerce intérieur ou étranger et établir des standards minima de sécurité pour ces opérations. Les examens et classements de ce paragraphe n'auront lieu

que sur la demande des propriétaires ou représentants des aides ou des écoles de navigation aérienne.

(e) Etablir des règles de trafic aérien pour la navigation, la protection et l'identification des aéronefs y comprenant les règles des altitudes de vol en sécurité et les règles pour prévenir les collisions entre navires et aéroplanes.

(f) Pourvoir à l'émission, à l'expiration, à la suspension et à la révocation, à l'enregistrement des certificats d'aéronefs, de lignes aériennes et de pilotes et à tout certificat que le Secrétaire jugera nécessaire pour les fonctions qui lui sont investies par cet acte. Le Secrétaire ne refusera aucun accord et application d'un certificat de ligne aérienne et ne révoquera ni ne suspendra aucun de ces certificats sauf pour défaut de cette ligne à s'accorder avec les standards de sécurité applicables à l'opération et décrits par le Secrétaire. Dans les 20 jours après avoir fait notification que l'emploi d'un tel certificat est refusé, ou qu'il est suspendu ou révoqué, le possesseur doit remettre une requête écrite au Secrétaire pour une audition publique à ce sujet. Le Secrétaire à la réception de la requête devra sur-le-champ :

(1) Arranger une audience publique, à tenir dans les 20 jours de la réception de la demande en un endroit que le Secrétaire estime le plus pratique et convenant le mieux à la fois à la résidence du demandeur et à l'endroit où la preuve de la suspension et de la révocation est le plus facilement obtainable.

(2) Donner au demandeur avis de l'audience 10 jours avant celle-ci, à moins qu'il n'ait consenti à un délai plus court. Le Secrétaire ou un employé du Ministère du Commerce désigné par lui par lettre, peut tenir cette audience et déférer des serments, écouter des témoignages et émettre des assignations pour la venue des témoins, la production de livres, papiers, documents et autres preuves et faire prendre les dépositions par quelqu'un de compétent pour délivrer le serment. Les témoins assignés ou dont les dépositions ont été enregistrées recevront les mêmes indemnités que les témoins devant les tribunaux des Etats-Unis. Toutes les preuves recueillies à l'audience seront rassemblées et transmises au Secrétaire d'Etat pour que la décision en la matière ne soit pas rendue plus tard que 10 jours après la fin de l'audition. La décision du Secrétaire, si elle est en accord avec la loi, sera sans appel. Le refus, suspension ou révocation ne sera valable que s'il y a eu audience, tenue de cette audience, avis envoyé et décision rendue dans les délais prescrits.

ART. 3 a. — (1) Faute de se soumettre à une assignation émise en vertu de cet act, le Secrétaire au Commerce ou son représentant autorisé pourra invoquer l'aide d'un tribunal quelconque de district des Etats-Unis, de la Cour Suprême du district de Columbia, ou du Tribunal des Etats-Unis dans n'importe quel territoire ou lieu où cette loi s'applique. Le Tribunal peut alors ordonner à la personne qui a reçu cette citation de se soumettre à ses exigences ou de témoigner sur la matière en question. Tout défaut, désobéissance peut être puni par le Tribunal comme offense à la Cour.

(2) Personne ne sera excusé de témoigner ou de produire des livres, papiers et documents devant le Secrétaire du Commerce ou son représentant désigné, pour le fait que le témoignage ou la preuve réclamée de lui peut tendre à l'incriminer ou le soumettre à une pénalité ou forfaiture. Mais personne ne sera poursuivi ou soumis à une peine pour ou à cause d'une transaction ou fait concernant ce qu'il est obligé de témoigner ou de produire en preuve, après qu'il ait réclamé le privilège de

protester contre son inculpation, sauf que cet individu ne sera pas exempt de poursuites pour parjure commis dans son témoignage.

(3) Tout notaire public ou officier autorisé par le Droit des Etats-Unis ou d'un Etat, territoire, possession ou district de Columbia, pour prendre connaissance d'actes judiciaires, tout officier consulaire des Etats-Unis et tout officier ou employé du Ministère du Commerce désigné par le Secrétaire sera compétent pour déférer des serments dans les buts de cet act. Les citations prévues dans cet act peuvent être envoyées personnellement ou par lettre recommandée.

Zones interdites (Airspace reservations).

ART. 4. — Le Président est autorisé à promulguer par un décret la mise à part et la protection de réserves d'espace aérien des Etats-Unis pour la défense nationale ou d'autres buts gouvernementaux et en plus dans le district de Columbia, pour des raisons politiques. Les divers états peuvent mettre à part et pourvoir à la protection des réserves aériennes supplémentaires, à condition que ce ne soit pas en opposition avec les réserves aériennes établies par le Président ni avec une route aérienne civile ou militaire désignée d'après les dispositions de cette loi.

Aides à la navigation aérienne.

ART. 5. — (a) Les routes aériennes sous la juridiction et le contrôle du Postmaster General, de même que tous les champs d'atterrissage de secours et les autres aides à la navigation aérienne (sauf les aéroports et terrains terminaux) employés s'y attachant seront transférés sous la juridiction et le contrôle du Secrétaire du Commerce et les aéroports terminaux établis doivent être transférés sous la juridiction et le contrôle des Municipalités d'après des accords soumis à l'approbation du Président. Tous les soldes non dépensés des crédits qui ont été assignés pour ces routes aériennes, terrains de secours, seront valables pour être dépensés sous la direction du Secrétaire au Commerce au lieu du Postmaster General, pour lequel on avait effectué les affectations. Aucune partie de ces soldes créditeurs ne sera employée à l'achat d'aéroports ou de terrains terminaux.

(b) Le Secrétaire au Commerce est autorisé à prévoir et établir des routes aériennes civiles, et, dans les limites des affectations désormais faites par le Congrès de :

(1) Créer, exploiter et entretenir sur ces routes toutes les aides nécessaires à la navigation, sauf les aéroports.

(2) Etablir les cartes de ces routes, les publier en se servant des facilités et de l'aide apportées par les différents organismes du gouvernement. Il n'accordera aucun droit exclusif pour l'emploi d'une route, d'un aéroport, d'un champ de secours ou d'une autre aide à la navigation placée sous sa juridiction.

(c) Les aides à la navigation aérienne possédées ou exploitées par les Etats-Unis peuvent être rendues disponibles pour le public, sous la condition que le Ministère du Commerce ou un autre établissement indépendant ayant juridiction sur ce point le juge utile et le prescrive par un règlement.

(4) La direction de tout Ministère ou Service gouvernemental ou de tout organisme indépendant ayant juridiction sur un aérodrome, ou terrain de secours possédé ou exploité par les Etats-Unis peut vendre à un aéroplane l'essence, l'huile, équipement de rechange et lui fournir ses

services de réparations, ou un abri provisoire ou une autre aide quelconque, comme la direction de ce Service ou de cet Organisme a pu le prescrire ; mais seulement si cet acte est nécessaire à la continuation du voyage par cet aéroplane vers le plus proche aéroport possédé par une entreprise privée. Tous ces articles seront vendus et l'aide sera fournie au prix normal local vérifié. Toutes les sommes reçues à ce sujet seront versées au Trésor.

(e) La section 3 de l'Act désigné comme « un act pour augmenter l'efficacité et diminuer la dépense du corps de signalisation de l'armée et pour transférer le Service Météorologique au Ministère de l'Agriculture, approuvé le 1^{er} octobre 1890, est amendé en ajoutant à la fin du nouveau paragraphe : Dans les limites des crédits qui peuvent être faits dans ce but, ce sera le devoir du Chef de bureau de la Météorologie sous la direction du Secrétaire de l'Agriculture : (a) de fournir des rapports, prévisions, avertissements et avis météorologiques pouvant être réclamés pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne aux Etats-Unis et au-dessus des hautes mers, particulièrement au-dessus des routes aériennes civiles désignées par le Secrétaire au Commerce comme routes convenant au commerce aérien ; (b) dans ce but, d'observer, mesurer et rechercher les phénomènes atmosphériques et d'établir des bureaux et sections météorologiques.

(f) Rien dans cet Act ne sera fait pour empêcher le Secrétaire à la Guerre de désigner des routes dans l'espace aérien navigable comme routes aériennes militaires et de prescrire des règlements pour l'usage de ces routes, non conformes à ceux des routes aériennes civiles créées d'après cet Act, ou d'empêcher le Secrétaire au Commerce de désigner une route aérienne militaire comme civile. Cette route deviendra alors civile et le Secrétaire à la Guerre est autorisé à continuer l'exploitation des aides à la navigation aérienne sur cette route jusqu'au moment où le Secrétaire au Commerce peut pourvoir à l'exploitation.

(g) Les personnes possédant ou exploitant un pont, chaussée, ligne de transport ou de transmission électrique, ou une construction sur les eaux navigables des Etats-Unis maintiendront à leurs frais des lumières et signaux sur ces objets pour la protection de la navigation aérienne tels que le Secrétaire au Commerce le prescrira.

Aéronefs étrangers.

ART. 6. — (a) Le Congrès déclare ici que le gouvernement des Etats-Unis possède, à l'exclusion de toutes les nations étrangères, souveraineté totale sur l'espace aérien au-dessus des terres et eaux des Etats-Unis y compris la zone du Canal. Un aéronef faisant partie des forces armées d'une nation étrangère ne pourra survoler les Etats-Unis, y compris la zone du Canal, si ce n'est en accord avec une autorisation du Secrétaire d'Etat.

(b) Un aéronef étranger ne faisant point partie des forces armées d'une nation étrangère ne pourra survoler les Etats-Unis à moins d'être autorisé ; et ainsi autorisé cet aéronef et les pilotes seront sujets aux exigences de l'article 3, à moins d'exemption en vertu de la subdivision (c) de cette section.

(c) Si une nation étrangère accorde un privilège semblable à un aéronef des Etats-Unis et/ou aux pilotes qui le dirigent, le Secrétaire au Commerce peut autoriser l'aéronef enregistré selon la loi de la nation étrangère et ne faisant pas partie de l'armée de survoler les Etats-Unis et peut par règlement exempter cet appareil et/ou ses pilotes qui le

dirigent des conditions de l'article 3, autres que l'observation des règles du trafic aérien ; mais aucun aéronef étranger ne pourra s'engager dans le commerce aérien inter-étatique et intra-étatique.

Application des lois existantes pour le commerce avec l'étranger.

ART. 7. — (a) Les lois des Etats-Unis sur la navigation maritime, en y comprenant les règles pour la prévention des collisions, ne seront pas appliquées aux hydravions et autres aéronefs, ni à la navigation des navires à l'égard des hydravions et autres aéronefs.

(b) Le Secrétaire du Trésor est autorisé à : (1) désigner des points dans les Etats-Unis comme porte d'entrée pour les aéronefs civils arrivant aux Etats-Unis d'un état étranger et pour les marchandises transportées à bord de cet aéronef ; (2) répartir à ces points d'entrée autant d'officiers et employés du service des douanes qu'il jugera nécessaire et de conférer et imposer à tout officier ou employé des Etats-Unis stationné en un tel point quelques-uns des pouvoirs, privilèges et devoirs conférés ou imposés aux officiers ou employés du service des douanes ; (3) par réglementation pourvoir à l'application à la navigation aérienne civile des lois et règlements se rapportant à l'administration des douanes et à la santé publique sur une étendue et d'après des conditions qu'il jugera nécessaire.

(c) Le Secrétaire au Commerce est autorisé à décider par règlement l'application à un aéronef civil des lois et règlements se rapportant à l'entrée et au libre passage des navires selon qu'il le jugera nécessaire.

(d) Le Secrétaire au Travail est autorisé à : (1) désigner quelques-uns des ports d'entrée pour l'aéronautique civile comme ports d'entrée pour étrangers arrivant par aéronefs ; (2) répartir à ces points d'entrée autant d'officiers et employés du service de l'immigration qu'il jugera nécessaire ; (3) et pourvoir à l'application des lois sur l'immigration qu'il jugera nécessaire.

Assistant supplémentaire du Secrétaire au Commerce.

ART. 8. — Afin d'aider le Secrétaire au Commerce dans sa tâche du développement du commerce aérien, et pour accomplir les fonctions accordées au Secrétaire d'après cet Act, il y aura un assistant supplémentaire du Secrétaire au Commerce qui sera désigné par le Président, par et avec l'avis et le consentement du Sénat, et dont la rémunération sera fixée en accord avec le « Classification Act » de 1923. Sauf pour ce qui est spécialement déclaré ailleurs, le Secrétaire au Commerce administrera d'après les dispositions de cet Act et pour cela est autorisé : (1) à faire les règlements nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui seront investies par cet Act ; (2) à faire des dépenses autant qu'il peut être nécessaire pour une telle administration et telles qu'elles seront approuvées par le Congrès ; (3) de publier de temps en temps un bulletin montrant les progrès relatifs aux fonctions dont il a été chargé par cet Act, autant qu'il juge convenable de le faire, et notamment les traités de navigation aérienne, les lois, règlements et décisions ; (4) d'exploiter et pour cela d'acquérir dans les limites des affectations valables faites par le Congrès. les aéronefs et aides à la navigation nécessaires pour ses fonctions.

Définitions.

ART. 9. — Employés dans cet Act :

(a) Le terme « citoyen des Etats-Unis » signifie : (1) un individu, citoyen des Etats-Unis ou de ses possessions ; (2) une société ou association créée ou organisée aux Etats-Unis ou selon la loi des Etats-Unis, ou d'un Etat, territoire ou possession, dans laquelle le président et les 2/3 au moins du Conseil d'administration sont des citoyens des Etats-Unis, ou de ses possessions, et dans laquelle au moins 51 % des votes sont contrôlés par des citoyens des Etats-Unis ou de ses possessions.

(b) Le terme « Etats-Unis » quand il est employé dans un sens géographique signifie le territoire des Etats, territoires et possessions, et le District de Columbia (y compris les eaux territoriales) et l'espace au-dessus ; mais ne comprend pas la zone du Canal.

(c) Le terme « aéronef » signifie toute invention déjà connue ou inventée postérieurement à cet Act, employée dans la navigation aérienne, mais ne comprend pas le parachute ni toute invention semblable, employée primitivement comme instrument de sécurité.

(d) Le terme « aéronef public » signifie un aéronef employé exclusivement dans un service gouvernemental.

(e) Le terme « aéronef civil » signifie tout aéronef autre qu'un aéronef public.

(f) Le terme « aéronef des Etats-Unis » signifie tout aéronef enregistré d'après cette loi.

(g) Le terme « aéroport » signifie tout emplacement soit sur terre, soit sur l'eau, qui est adapté pour l'atterrissage ou l'envol des aéronefs, et qui offre des facilités pour l'abri, l'approvisionnement et les réparations des aéronefs ; ou un emplacement servant régulièrement à la réception et au déchargement des passagers ou de la marchandise venant de la voie aérienne.

(h) Le terme « champ d'atterrissage de secours » signifie tout emplacement, soit sur terre, soit sur l'eau, et qui de plus est situé le long d'une route aérienne et est intermédiaire des aéroports réunis par cette route, mais qui n'est pas équipé avec des facilités de garage, d'approvisionnement et de réparation d'appareil, et qui ne sert pas régulièrement à recevoir des passagers et à décharger des marchandises venant par air.

(i) Le terme « aides à la navigation aérienne » comprend tout aéroport, terrain d'atterrissage intermédiaire, phare lumineux, poste radio émetteur, tous les moyens de communication par radio-électricité ou autres moyens, et tout autre édifice servant comme aide à la navigation aérienne.

(j) Le terme « route aérienne civile » signifie une route dans l'espace aérien navigable, désignée par le Secrétaire au Commerce comme une route convenant au commerce inter-état ou international.

(k) Le terme « aviateur » signifie toute personne (y compris celui qui commande, le pilote, mécanicien ou membre de l'équipage) engagée dans la navigation d'un aéronef, et tout individu qui est en charge de l'inspection, révisant ou réparant un aéronef.

Espace aérien navigable.

ART. 10. — Employé dans cet Act, l'espace aérien navigable signifie l'espace aérien au-dessus des altitudes de vol minima de sécurité prescrites par le Secrétaire au Commerce d'après l'article 3, et l'espace

aérien ainsi navigable sera soumis à un droit de liberté pour la navigation inter-étatique et internationale.

Pénalités.

ART. 11. — (a) Il sera illégal sauf dans les cas prévus de la Section 6 : (1) de faire voler un aéronef dans une zone réservée, autrement qu'en conformité avec les ordres réglant ces zones interdites ; (2) de faire voler un aéronef enregistré comme un aéronef des Etats-Unis ou un aéronef étranger, sans un certificat, ou d'exploiter une ligne aérienne dans le commerce inter-étatique ou international sans un certificat de ligne aérienne, ou en violation des termes du certificat ; (3) de faire voler un aéronef autre qu'un aéronef immatriculé comme des Etats-Unis dans le commerce inter-étatique ou international, ou de faire voler un aéronef étranger aux Etats-Unis ; (4) d'être employé comme aviateur sur un aéronef des Etats-Unis ou étranger sans un certificat de pilote ou en violation des termes de ce certificat ; (5) de laisser voler un aéronef autrement qu'en conformité avec les règles du trafic aérien.

(b) Toute personne qui : (1) viole une disposition de la subdivision (a) de cet article, ou un règlement d'entrée fait suivant l'article 7 (a) de cet Act, ou (2) viole un règlement d'immigration fait suivant cette section, sera soumise à une pénalité civile de \$ 500 qui peut être remise ou atténuée par le Secrétaire au Travail. De même pour les violations des douanes et des règlements de santé publique. L'aéronef pourra être saisi.

Toute pénalité civile imposée d'après cette section peut être recouvrée par une action *in personam* contre la personne soumise à la pénalité et/ou au cas où la pénalité est une saisie, par une action *in rem* contre l'aéronef. Ces procédures se conformeront autant que possible aux procès civils en droit maritime, à moins que l'une des parties ne demande un procès par devant jury sur une question de fait, si la valeur en controverse dépasse \$ 20, et les faits seront examinés en accord avec la « common law ». Le fait que dans une action *in rem* la saisie n'est pas faite en haute mer ou sur les eaux navigables des Etats-Unis ne sera tenu en aucune manière pour limiter l'exigence de conformité de la procédure avec les procès civils *in rem* en droit maritime. La Cour Suprême des Etats-Unis et sous sa direction les autres Tribunaux des Etats-Unis sont autorisés à prescrire les règles de cette procédure dans des cas particuliers non prévus par la loi.

(c) Tout aéronef soumis à un droit de saisie pour une pénalité civile imposée d'après cette section peut être saisi et placé en la garde de personnes que le secrétaire compétent peut déterminer par règlement et un rapport du cas sera transmis au Procureur des E.-U. du district dans lequel la saisie a été faite. Le Procureur des E.-U. instituera promptement une procédure approuvant la saisie ou avertissant le Secrétaire de son impossibilité d'agir. L'aéronef sera relâché après : (1) paiement de la pénalité ; (2) poursuite devant un tribunal par action *in rem* pour approbation de la saisie ou notification par le Procureur de l'impossibilité d'instituer une telle procédure ; (3) dépôt d'un cautionnement tel que le Secrétaire peut prescrire le relâchement.

(d) Toute personne qui frauduleusement contrefait, altère ou fabrique en faux un certificat dont l'émission est autorisée par cet Act, ou sciemment se sert ou essaye de se servir d'un tel certificat, sera coupable d'un délit punissable par une amende n'excédant pas \$ 1000 ou par un emprisonnement n'excédant pas 3 ans ou par les deux.

(c) Toute personne qui : (1) avec l'intention de contrarier la navigation aérienne montre dans l'intérieur des Etats-Unis une lumière ou signal faux, dans un endroit ou d'une manière telle qu'ils puissent être confondus avec une vraie lumière ou signal exigé par règlement, ou pour une vraie lumière ou signal en liaison avec un aéroport ou une autre aide à la navigation ; (2) après dû avertissement du Secrétaire au Commerce, continue à maintenir cette fausse lumière ; (3) ou qui sciemment modifie, éteint ou contrarie la marche d'une vraie lumière ou signal ; (4) ou qui sans autorité légale, emploie une telle lumière ou signal, sera coupable d'un délit punissable par une amende ne dépassant pas \$ 5000 ou par un emprisonnement ne dépassant pas 5 ans, ou par les deux.

ART. 12. — Si une disposition de cet Act est déclarée inconstitutionnelle ou si son application dans un cas particulier est tenue pour invalide, la validité du restant de l'Act et l'application de ses dispositions à d'autres personnes et circonstances ne seront pas affectées.

Epoque de mise en vigueur.

ART. 13. — Cet Act prendra effet dès son vote, mais aucune pénalité ne sera prononcée pour violation à cet Act si elle a eu lieu dans les 90 jours de la promulgation.

ART. 14. -- Cet Act peut être appelé l' « Air Commerce Air de 1926 ».

PUBLIC N° 270 — 74^e CONGRÈS

H. R. 6511

LOIS POSTALES

LOI PORTANT AMENDEMENT AUX LOIS POSTALES AERIENNES ET AUTORISANT L'EXTENSION DU SERVICE DE LA POSTE AERIENNE

Il est décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès, que l' « Act » révisant les lois postales aériennes et établissant une Commission chargée de rapporter au Congrès ses recommandations sur une politique de l'aviation », approuvé le 12 juin 1934 avec ses amendements (48 star. 933. 1243), est amendé comme suit :

ART. 2. — (a) Le taux d'affranchissement de la poste aérienne à partir du 1^{er} juillet 1934 sera de 6 cents pour chaque once et fraction d'once.

(b) Employés dans cet Act le terme :

(1) « Poste aérienne » signifie poste de toute classe affranchie au taux indiqué plus haut.

(2) « Personne » comprend un individu, une association ou une société en participation ou par actions.

(3) « Pilote » comprend aussi le pilote en second.

ART. 3. — (a) Le « Postmaster general » est autorisé à accorder des contrats pour le transport de la poste aérienne par avion entre les points qu'il désignera et pour une durée ne dépassant pas 3 ans, aux personnes responsables les moins offrantes présentant des garanties suffisantes pour un accomplissement loyal des termes du marché selon les tarifs établis par mile-avion parcouru. Mais si le Postmaster general considère que le moins offrant n'est pas suffisamment qualifié d'après cette loi, celui-ci pourra faire appel au « Comptroller general » qui devra déposer rapidement ses conclusions et dont la décision sera sans appel. En outre le tarif de base qui peut être demandé et accepté dans la concession de ces contrats ne devra en aucun cas excéder 33 1/3 cents par mile-avion parcouru, pour le transport d'un poids de poste ne dépassant pas 300 livres. Le paiement du transport sera établi d'après le taux fixé dans le contrat pour les 300 premières livres de poste ou fraction inférieure, plus un dixième du taux de base pour chaque centaine de livres supplémentaires de poste ou fraction de ce poids et sera réglé à la fin de chaque mois en se basant sur le poids moyen de poste transporté par mile sur le trajet pendant le mois, le paiement ne devra cependant en aucun cas dépasser 40 cents par mile-avion parcouru.

(b) Aucun contrat ou aucune participation à ce dernier ne pourra être vendu ou transféré par la personne qui en est titulaire à une autre personne sans l'approbation du Postmaster general ; si l'on opérât un tel transfert, sans approbation, le contrat original, aussi bien que ce transfert pourraient être, à la demande du Postmaster general, considérés comme nuls et sans valeur.

(c) Le Postmaster peut, dans l'intérêt général, accorder des prolongements à toute ligne, à condition que le nombre total de miles de ces prolongements sur chaque ligne ne dépasse pas 250 miles et que le tarif pour de telles extensions ne dépasse pas le tarif par mile de la ligne ainsi prolongée.

(d) Le Postmaster pourra désigner certaines lignes comme principales ou comme secondaires. Il devra désigner comme principales au moins 3 lignes transcontinentales avec les terminus qu'il pensera convenables et en outre les lignes considérées dans l'intérêt général comme principales. Aucune ligne cependant de moins de 750 miles de long ne pourra être classée comme principale. Les lignes actuelles de Seattle à San Diego et de Newark (New-York selon le cas) à Miami (Floride) seront considérées comme différentes des lignes principales ; mais la ligne transcontinentale au Sud de Boston via New-York (ou Newark selon le cas) et Washington à Los Angeles sera désignée comme ligne principale. La détermination de ces routes sera faite dans la publicité des contrats et les offres pourront être faites pour la totalité ou partie des lignes considérées.

(e) Si pour une ligne, une seule offre est reçue, ou si les offres reçues paraissent excessives au Postmaster general, il devra les rejeter ou soumettre ces mêmes offres à l'Interstate Commerce Commission pour avis avant d'accorder le contrat.

(f) Le Postmaster general ne pourra accorder de contrat de poste aérienne ou en prolonger les lignes que sur un parcours maximum de 32.000 miles et ne pourra payer pour le transport de la poste aérienne sur ces lignes pour plus d'un total annuel de 45.000.000 de miles-avion. En conséquence le Postmaster prescrira le nombre et la fréquence des services réguliers des arrêts sur le parcours et l'heure de

départ de tous les appareils transportant la poste aérienne, en considération du volume de poste transporté sur chaque ligne et des correspondances régulières. Il peut aussi autoriser et en plus des crédits accordés d'après cet Act ajouter une compensation pour un service spécial ou un voyage supplémentaire ou urgent tant en supplément d'un service régulier quelconque sur une ligne aérienne ou portion de celle-ci, compensation qui sera établie au même taux par mille payé sur la ligne régulière ou à un tarif moindre si celui-ci est accepté par le contractant et le Postmaster general. Il peut également utiliser pour cela toute ligne régulière de passagers ou de fret du contractant entre les deux points extrêmes ou sur une portion de la ligne, toutes les fois que les nécessités du service l'exigent. Etant entendu que le Postmaster general peut, sur la demande d'un transporteur de poste aérienne l'autoriser à transporter pour sa commodité, la poste aérienne sur tout avion ou ligne régulière non postale ; ce poids de poste sera crédité aux lignes postales régulières, aucune compensation de distance ne pourra être demandée pour cela et les milles ainsi effectués ne seront pas compris dans le total annuel de milles parcourus en vertu de cette section.

(g) Pouvoir est ici donné au Postmaster general de fournir et payer le transport de la poste aérienne selon les contrats établis par lui antérieurement à la loi présente, et de prolonger ces contrats pour une période ou des périodes supplémentaires ne dépassant pas 9 mois au total, à un taux de compensation ne dépassant pas celui établi par cette loi ni celui établi dans le contrat primitif. Ce contrat ne pourra être prolongé à moins que le contractant ne reconnaisse par lettre qu'il accepte toutes les dispositions contenues dans cette loi pendant la période supplémentaire dudit contrat.

ART. 4. — Le Postmaster General fera placer des annonces de lignes aériennes d'une manière visible à chaque bureau de poste du terminus de la ligne ainsi décrite dans l'annonce pendant au moins 20 jours, et fera publier une note dans un journal quotidien de grand tirage publié dans les cités qui sont des terminus de la route une fois par semaine pendant 2 semaines consécutives avant le jour d'ouverture des offres de contrats.

ART. 5. — Après l'ouverture des offres le Postmaster general peut accorder à l'enchérisseur choisi un délai de 30 jours au plus, à partir de la date d'accord du contrat pour lui permettre d'effectuer les démarches nécessaires à sa qualification pour les services postaux ; pourvu qu'au moment de l'accord l'enchérisseur choisi signe un engagement adéquat avec provision à l'appui garantissant et assurant que pendant ce délai il se qualifiera entièrement pour exécuter loyalement et complètement les termes du contrat, et s'il ne peut se faire qualifier, la somme désignée dans l'engagement ci-dessus sera confisquée et donnée aux Etats-Unis d'Amérique.

ART. 6. — (a) « L'Interstate Commerce Commission » reçoit ici pouvoir, après avis et discussion, de fixer et de déterminer aussi tôt que possible et de temps en temps, les taux loyaux et raisonnables de compensations avec les restrictions comprises dans cette loi pour le transport de la poste aérienne par avion. Cette commission devra prescrire la méthode de détermination de ces taux de compensation basés sur le poids ou le volume, ou les deux, ou autrement, et devra publier les taux ainsi calculés qui devront rester en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient changés par ladite Commission après avis et discussion. Tout ce qui

dans la subdivision (g) de l'article 3 de cette loi est en conflit avec cet article est ici abrogé.

(b) « L'Interstate Commerce Commission » est ici tenue au moins une fois par an après la date de l'accord de tout contrat d'examiner les livres, comptes, contrats et toutes les archives commerciales de tout contractant de la poste aérienne, et de réviser les tarifs de compensation qui ont été payés audit tenant afin de s'assurer qu'aucun profit déraisonnable ne résulte ou ne provient de ce fait et afin de fixer de justes tarifs. Pour déterminer ce qui peut constituer un profit déraisonnable ladite Commission prendra en considération les revenus provenant de l'exploitation des avions affectés aux lignes, et aussi toutes les formes de dépenses desdites compagnies, afin de s'assurer si ces dépenses ont été établies sur une base loyale et raisonnable de la part de ladite compagnie, et de contrôler si ladite compagnie n'a pas payé plus que la valeur loyale et raisonnable du marché pour l'achat ou la location des appareils, moteurs ou tous autres types ou marchandises ou services en y comprenant les réserves ; et si la compagnie contractante a acheté ou loué des marchandises produits ou services à des personnes reconnaissant avoir des intérêts ou être liées avec lesdites compagnies contractantes ; la Commission devra contrôler si les contractants ont acheté des marchandises ou des services à des compagnies dans lesquelles une des personnes employée par, ou actionnaire de la compagnie contractante possède un intérêt, ou si de tels achats ou locations pouvaient faire bénéficier directement ou indirectement un des employés ou actionnaires des compagnies ayant contrat de transport de la poste aérienne. Dans les 30 jours qui suivront, une décision à ce sujet sera prise par « l'Interstate Commerce Commission » au sujet des profits de cette nature et un rapport complet en sera fait au Postmaster general, au Secrétaire du Sénat et au Secrétaire de la Chambre des Représentants.

(c) Tout contrat : (1) établi, prolongé ou cédé conformément aux dispositions de cette loi, et en pleine force et effet au 1^{er} mars 1935, ou (2) qui peut être laissé après cette date conformément aux dispositions de cette loi, et qui sera exécuté par le contractant d'une manière satisfaisante, pourra à partir de cette date ou à partir de la fin de la période initiale, suivant le cas, être prolongé pour une période indéfinie ; la compensation correspondante pendant cette période ou durée indéfinie sera payée au tarif fixé par la Commission d'après cette loi et sera sujet aux conditions et termes additionnels que la Commission pourra prescrire sur recommandations du Postmaster general dans les limites contenues dans l'article (1) de cette loi. Mais tout contrat ainsi prolongé dans son effet peut expirer par décision de la Commission après préavis de 60 jours, après les auditions des parties intéressées que la Commission jugera convenable ; le contrat peut aussi expirer en totalité ou en partie par consentement mutuel du Postmaster general et du contractant ou en cas de procès intenté par le contractant après préavis de 60 jours. A l'expiration de tout contrat de poste aérienne en accord avec chacune des dispositions de cette loi, le Postmaster general peut établir un nouveau contrat pour le service de la Poste aérienne.

(d) Toutes les dispositions de l'article (5) de la loi du 28 juillet 1916 (39. Stat. 412; U. S. C. titre 39, sect. 523 à 568 inclus) relatives aux méthodes d'administration et de procédure pour l'ajustement des tarifs de transport de la poste aérienne par avion tant qu'elles seront en accord avec les dispositions de la présente loi. Pour l'accomplisse-

ment des dispositions contenues dans cet article ladite Commission aura les mêmes pouvoirs que ceux accordés au Postmaster General d'après l'article (10) de cette loi concernant l'audition, l'examen et la prise de connaissance des livres, archives et comptes des contractants ; elle est autorisée également à employer des agents spéciaux ou des inspecteurs pour diriger de tels examens ou auditions qui auront pouvoir de déférer les serments et interroger les témoins.

(e) En fixant et déterminant les taux loyaux et raisonnables de compensation pour le transport de la poste aérienne, la Commission devra tenir compte du montant de poste ainsi transporté, des facilités fournies par le transporteur, de ses revenus et profits de toutes provenances et de la considération des uns et des autres de ces éléments ; elle fixera et établira le tarif pour chaque route qui, avec les tarifs fixés par elle pour toutes les autres routes, serviront à prendre le cours global de transport de la poste aérienne après le 1^{er} juillet 1933 dans la mesure où le revenu global pourra être prévu d'après eux. Pour arriver à une telle détermination, la Commission ne devra pas tenir compte des pertes résultant, d'après elle, du maintien déficitaire de services réguliers non postaux dans le cas où la Commission peut établir que les recettes brutes provenant de ces services ne peuvent compenser les dépenses supplémentaires occasionnées par eux. Après fixation et détermination de ce taux s'il peut être soutenu ou allégué par le tenant d'un contrat de poste aérienne que le taux de compensation pour sa ligne est insuffisant, la charge d'établir cette insuffisance et l'estimation de celle-ci doit être faite par lui. En aucun cas les tarifs fixés et déterminés par ladite Commission ne pourront excéder les limites prescrites par l'article 3 (A) de cette loi.

La Commission est ici autorisée après avoir effectué l'examen total et complet et la vérification des livres et après avoir examiné soigneusement toutes les dépenses des contractants pour des marchandises, produits et services, à déterminer si de telles dépenses sont justes et loyales ou non, et si elles ne sont pas impropres, excessives ou de mauvaise foi ; dans le cas des 8 contrats de poste aérienne auxquels le taux de 33 1/3 cents par mile est accordé, d'après les dispositions de l'Act du 12 juin 1934 sur les lignes numérotées 7, 12, 13, 14, 19, 25, 27 et 32, la Commission devra faire un rapport au Congrès pour savoir si oui ou non un taux loyal et raisonnable de compensation sur chacun des huit contrats considérés, en vertu des autres dispositions et conditions contenues dans ledit Act ici amendé, doit dépasser 33 1/3 cents par mile, avec indications des raisons détaillées indiquant pourquoi elle se place pour ou contre toute demande d'augmentation.

(f) Chaque tenant d'un contrat de poste aérienne devra établir pour « l'Interstate Commerce Commission » sous la forme qu'elle demandera au 1^{er} juillet et 1^{er} janvier de chaque année un état complet de tous les transports gratuits effectués pendant la période semestrielle précédente, pour toutes personnes, comprenant dans chaque cas, le prix du tarif régulier correspondant, le nom et l'adresse du bénéficiaire et la raison d'effectuer un tel transport gratuitement.

ART. 7. — (a) A dater du 31 décembre 1934, il sera illégal pour toutes personnes ayant contrat de poste aérienne, d'acheter, détenir, obtenir ou contrôler directement ou indirectement toutes parts d'actions ou intérêts autres, dans toute autre association, société de personnes ou par actions, engagées directement ou non, dans une partie quelconque de l'industrie aéronautique ; soit que cette société ou association soit

engagée dans la fabrication ou la vente d'aéroplanes, parties d'aéroplanes ou autres matériels et accessoires généralement employés dans le transport aérien. Il ne faut pas tenir compte de ce que de tels achats, obentions, détentions ou contrôles peuvent être faits directement ou accomplis indirectement par l'intermédiaire d'un agent, employé, associé, affilié ou selon tout autre stratagème quelconque. Les interdictions ici formulées ne sauraient s'étendre aux intérêts dans les sociétés contrôlant les champs d'atterrissage, hangars ou autres installations au sol nécessaires indirectement à l'accomplissement du transport par un contractant de poste aérienne ni aux parts d'actions dans les sociétés par actions dont le but principal est l'entretien ou le service de ces terrains d'atterrissage ou autres installations au sol.

(b) A dater du 31 décembre 1934, il sera illégal : (1) pour toute association ou société dont le but principal est, en intention ou en fait, de détenir des actions dans d'autres sociétés ou (2) pour toute association ou société engagée directement ou non dans une partie quelconque de l'industrie de l'aéronautique, comme spécifié dans la sous-section (a) de cet article, d'acheter, acquérir, détenir, posséder, contrôler directement ou non toutes parts d'actions ou autres intérêts dans toute autre association ou société détenant un contrat de poste aérienne.

(c) Ne pourra être qualifié pour concourir à l'accomplissement d'un contrat de poste aérienne ou détenir un de ces contrats toute personne qui, au moment ou après la date spécifiée pour le commencement d'un transport postal d'après ce contrat est (ou si une association ou société emploie un membre, fonctionnaire, administrateur, qui est) membre, fonctionnaire ou administrateur ou actionnaire dans toute autre association ou société en participation ou par actions, dont le but principal, en intention ou en fait, est de détenir des actions dans d'autres sociétés, ou qui est engagée dans une partie quelconque de l'industrie aéronautique comme spécifié dans la sous-section (a) de cet article.

(d) Ne pourra être qualifié pour concourir à l'accomplissement d'un contrat de poste aérienne ou pour obtenir un tel contrat, toute personne qui, au moment ou après la date spécifiée pour le commencement du transport postal d'après un tel contrat est (ou si une association ou une société possède un membre, fonctionnaire ou administrateur, ou employé à la direction générale, qui est) une personne qui a fait partie auparavant de toute combinaison illégale tendant à empêcher la présentation de toutes offres pour le transport de la poste ; et toutes les fois que le Postmaster General ou « l'Interstate Commerce Commission » le demandera le contractant devra remettre une déclaration exécutée par le demandeur ou par ceux de ses fonctionnaires, administrateurs, employés que le Postmaster General ou « l'Interstate Commerce Commission » peut désigner ; cette déclaration est faite sous serment devant un fonctionnaire autorisé et ayant pouvoir de recevoir des témoignages : établissant dans une telle déclaration que l'intéressé n'a pas eu l'intention d'entrer ni est entré dans une combinaison destinée à empêcher la présentation des offres pour le transport de la poste, ni fait un accord, ni accordé ou accompli, ni promis d'accorder ou d'accomplir une action pour pousser quelqu'un à faire offre ou à ne pas faire offre dans un contrat postal (1) ; ou (2) qui paye à un fonctionnaire administrateur ou employé régulier des dédommagements de toutes sortes, que ce soit salaire, supplément, commission ou autre, dépassant pour l'année entière 17.500 dollars ; il sera illégal de la part d'un employé régulier de toucher un salaire annuel supérieur à 17.500 dollars du tenant du contrat de poste aérienne, ou un salaire d'une autre société, si ce salaire porte son dédommagement total à plus de 17.500 dollars.

ART. 8. — Toute compagnie prétendant avoir une réclamation à faire contre le Gouvernement au sujet d'un contrat de poste aérienne qui aurait été annulé auparavant peut porter la réclamation qu'elle peut avoir à faire contre les Etats-Unis à la « Court of claims » des Etats-Unis, pourvu que ce procès soit porté dans un délai d'un an à partir de la date d'entrée en vigueur de cette loi.

ART. 9. — Toute personne désirant faire offre pour un contrat de poste aérienne sera tenue de fournir avec son offre une note de tous les porteurs de part détenant plus de 5 % du capital, de ses administrateurs et un état montrant les bases financières avec indication de l'actif et du passif. Et pour une société par actions, il faut l'indication du produit de l'émission des actions si elles ont été payées en espèces ou sinon contre quel objet ces actions ont-elles été distribuées. De telles informations et la garantie financière d'un tel demandeur aussi bien que l'engagement souscrit peuvent être pris en considération par le Postmaster General pour déterminer si le demandeur est bien qualifié.

ART. 10. — Toute personne détenant un contrat de poste aérienne sera obligée de tenir ses livres et comptes de toute sorte, selon des règles que le Postmaster General pourra établir, et celui-ci est autorisé, quand il le jugera convenable, à examiner et à vérifier ces livres et comptes des contractants et à leur demander un rapport financier complet selon des règles qu'il peut prescrire.

Toutes les fois qu'une vérification des livres et comptes de tout contractant de poste aérienne est faite par les vérificateurs de l'Interstate Commerce Commission, un rapport entier et complet en sera fait au Ministère des Postes dans les 30 jours, et ce rapport contiendra tous les cas où le contractant a manqué d'accomplir une des règles de présentation uniforme des comptes, prescrites par le Ministère des Postes. Et le Postmaster general aura sur sa demande accès à tout moment aux archives et rapports de la Commission concernant la poste aérienne et les contrats de poste aérienne. Il est ici autorisé à être employé une somme de 25.000 dollars au maximum, extraits des affectations pour le service contractuel de la poste aérienne ; cette somme est pour l'investigation des livres et archives des contractants de la poste aérienne par le Ministère des Postes.

ART. 11. — Avant l'établissement et le maintien d'une ligne postale aérienne, le Postmaster general avertira le Secrétaire au Commerce, qui à son tour notifiera au Postmaster general le caractère de l'équipement à employer sur chaque ligne de poste aérienne. Le Secrétaire au Commerce, dans les spécifications fournies au Postmaster general, ne déterminera que la vitesse, capacité en fret, et les dispositifs de sécurité des aéronefs à employer sur la ligne ; ces spécifications seront incluses dans les demandes d'offres.

ART. 12. — Le Secrétaire au Commerce est autorisé et tenu de prescrire le nombre d'heures de vol maximum des pilotes sur les lignes de poste aérienne et les méthodes d'organisation de sécurité sur de telles lignes, et est en outre autorisé à approuver les accords entre les compagnies transportant la poste aérienne et leurs pilotes et mécaniciens pour les retraites à leur accorder. Le Secrétaire au Commerce est autorisé à prescrire toutes les règles nécessaires à l'accomplissement des dispositions de cet article et de l'article 11.

ART. 13. — Il sera nécessaire pour l'octroi et la détention d'un contrat de poste aérienne que le tarif des indemnités et les conditions de travail des pilotes et de tous les employés du tenant d'un contrat soient conformes aux décisions prescrites et à prendre par le National Labor Board ; mais cette section ne sera pas considérée comme restreignant les droits de ces employés et les empêchant d'obtenir par un contrat collectif des indemnités plus élevées ou des conditions de travail plus favorables.

ART. 14. — La « Federal Radio Commission » donnera des facilités égales dans l'attribution des longueurs d'ondes, comprises dans celles réservées à l'aviation aux avions transportant de la poste ou des passagers pendant la durée du contrat en vigueur.

ART. 15. — Après le 30 juin 1935, aucune personne détenant un contrat ou des contrats pour le transport de la poste aérienne sur une ligne principale, ne pourra recevoir ou détenir un contrat pour le transport de la poste aérienne sur toute autre ligne principale, ni sur plus de 3 lignes supplémentaires autres que des lignes principales. Dans le cas où une personne détient plusieurs contrats couvrant différentes sections d'une ligne de poste aérienne, ces contrats seront comptés comme un seul contrat dans l'application de la phrase précédente. Il sera illégal pour des contractants en compétition sur des lignes parallèles de fusionner ou de faire un accord quelconque, formel ou implicite, dont il puisse résulter un contrôle ou une propriété en commun. Après le 30 juin 1935, aucun contractant ne sera autorisé à maintenir un service de passagers ou de fret en dehors de sa ligne postale aérienne, si ce service entre, d'une manière quelconque, en compétition avec un service de passagers ou de fret ; mais si ce service a été maintenu régulièrement jusqu'au 1^{er} juillet 1935, ou si c'est une ligne régulière saisonnière maintenue régulièrement pendant l'année précédant le 1^{er} juillet 1935, il peut être continué s'il est limité au nombre de services réguliers et d'arrêt régulièrement en vigueur pendant une telle période ou une telle saison.

Sur la demande du Postmaster general, ou de tout détenteur de contrat de poste aérienne intéressé, établissant que la situation générale des transports ou les salaires sur une ligne de poste aérienne sont dangereusement affectés par une prétendue pratique déloyale d'un autre détenteur de contrat, ou par un service de transport aérien concurrent organisé par un détenteur de contrat différent du service qu'il a organisé sur la ligne postale qui lui a été assignée, ou par tout autre service inauguré par lui après le 1^{er} juillet 1935, au milieu de l'organisation des lignes concurrentes non postales sur une ligne de poste aérienne, l'Interstate Commerce Commission, devra, après avoir dûment averti le détenteur du contrat de poste aérienne dont on se plaint, faire une enquête complète au sujet des allégations formulées. Si la commission trouve qu'une telle pratique ou concurrence déloyale, ou qu'un tel service concurrent, en totalité ou en partie, n'est pas raisonnablement requis par l'intérêt public et la nécessité, et si la commission trouve, en outre, que dans ce cas les recettes ou dépenses d'un détenteur de contrat de poste aérienne sont si affectées de ce fait qu'elles tendent à augmenter le coût du transport de la poste aérienne, elle pourra ordonner qu'une telle pratique, ou service concurrent, ou les deux, suivant le cas, soient arrêtées ou restreintes, en accord avec de telles considérations ; le détenteur du contrat de poste aérienne devra s'y soumettre dans l'intervalle raisonnable de temps indiqué par l'ordre. Si la commission trouve après semblable avertissement et audience que l'utilité

et même la nécessité publique demandent un service supplémentaire ou des lignes régulières et qu'un tel service ou telles lignes régulières ne tendent pas à accroître le coût du transport de la poste aérienne, elle pourra permettre l'institution ou le maintien de ces lignes régulières et prescrire leur fréquence. Les indemnités à tout ayant contrat de poste aérienne seront suspendues pendant la période où il continuera à violer un ordre de la commission ou une disposition de cet Act.

ART. 16. — Le Postmaster General peut s'occuper du service vers le Canada dans une limite de 150 milles de la frontière, sur les lignes intérieures existant maintenant ou pouvant être établies dans l'avenir, et peut autoriser le transport de la poste étrangère ou les deux, de et vers tous points sur ces lignes, et effectuer le paiement pour ces services sur ces lignes, en dehors des crédits accordés au service de la poste aérienne intérieure.

ART. 17. — Le Postmaster General peut faire annuler tout contrat pour négligence volontaire ou non observation volontaire par le contractant des termes du contrat, ou des dispositions légales qui y sont contenues, et pour toute entente secrète et faits destinés à frauder les Etats-Unis sur ces contrats.

ART. 18. — Quiconque entrera dans une combinaison, entente, arrangement destinés à empêcher de formuler toute offre pour un contrat de poste aérienne, ou destinés à amener toute autre personne à ne pas faire d'offre pour un tel contrat, ou destinés à priver le gouvernement des Etats-Unis d'une manière quelconque du bénéfice d'une concurrence entière et libre dans la concession d'un tel contrat, sera, après que la preuve en sera faite, condamné à une amende pouvant atteindre 10.000 dollars ou emprisonné jusqu'à 5 ans ou les deux.

ART. 19. — Si une personne viole volontairement ou sciemment toute disposition de cet Act, son contrat sera annulé et cette personne pourra être punie d'une amende ne dépassant pas 10.000 dollars ou d'un emprisonnement de 5 ans.

ART. 20. — Le président est ici autorisé à nommer une commission de 5 membres nommés par lui, dont au maximum 3 membres appartiennent à un parti politique, et dont l'objet sera de procéder à l'étude immédiate et de rapporter au Congrès avant le 1^{er} février 1935, ses recommandations sur une politique étendue, couvrant toutes les activités de l'aviation et ses relations avec les Etats-Unis. Les membres nommés, qui ne sont pas déjà au service des Etats-Unis, recevront une indemnité ne dépassant pas le taux d'indemnité d'un sénateur ou d'un représentant au Congrès.

ART. 21. — Cette commission s'organisera en élisant un de ses membres comme président et nommera un secrétaire dont le salaire ne devra pas dépasser 5.000 dollars par an. La dite commission aura pouvoir de payer les dépenses des membres de la commission dans l'exercice de leurs fonctions, et pourra employer des experts et du personnel, pourra interroger des témoins, leur demander de produire tous papiers et documents se rapportant aux matières qui sont dans la juridiction de la commission, recueillir des serments et à cet usage il lui sera accordé le crédit de 75.000 dollars.

PROJET DE CODE AERONAUTIQUE

**1^o PROJET DE LOI UNIFORME DE REGLEMENTATION
AERONAUTIQUE DE LA CONFERENCE NATIONALE
ADOpte EN 1935**

Une loi établissant les règlements de l'aéronautique dans cet Etat et pour l'uniformité dans certaines questions avec les lois fédérales réglementant l'aviation.

Définitions dont on se sert dans cette loi.

ARTICLE PREMIER. — a) « Aéronautique » désigne transport par aéronef, instruction aérienne manient, réparation ou subsistance d'aéronef, et le dessin, l'exploitation et l'entretien des ports aériens, terrains d'atterrissage pistes d'atterrissage ou tout autre aide à la navigation aérienne.

b) « Aéronef » désigne tout engin aujourd'hui connu, inventé dans l'avenir, et destiné à la navigation ou au vol dans l'air.

c) « Instruction aérienne » désigne tout enseignement ou renseignement concernant l'aéronautique par tout instructeur d'aviation ou dans toute école de l'air ou club aérien.

d) « Port aérien » désigne tout espace de terre, d'eau, ou des deux, qui sert ou qui est rendu utilisable à l'atterrissage et au décollage et qui offre des facilités d'abri, d'approvisionnement et de réparation des aéronefs et qui quant à la taille, à la grandeur et au dessin, a : 1^o au moins 1.800 pieds de longueur effective d'atterrissage dans toutes directions avec des accès libres, ou 2^o des pistes d'atterrissage n'ayant pas moins de 500 pieds de longueur permettant l'atterrissage dans au moins six directions à tout moment avec au moins une piste d'atterrissage allongée dans le sens général du vent dominant, les pistes d'atterrissage ne devront pas se croiser ou converger à des angles de moins de 40° et aucune des pistes d'atterrissage ne devront avoir moins de 1.800 pieds de longueur effective avec des accès libres, ou 3^o deux pistes d'atterrissage l'une s'étalant dans le sens général du vent dominant permettant au moins un atterrissage de 4 côtés à tout moment avec des accès faciles, les pistes d'atterrissage devant avoir au moins 500 pieds de large et 2.500 pieds de longueur effective et ne devant pas se croiser ou converger à un angle inférieur à 80°, et quant à la surface le balisage, l'équipement et la direction, offre le minimum requis qui est établi de temps en temps par les officiers administratifs désignés.

e) « Ecole aérienne » désigne toute personne en train de donner, s'offrant à donner ou faisant de la publicité, représentant ou déclarant donner avec ou sans rétribution ou toute autre récompense, de l'instruction en aéronautique — qu'il s'agisse de vol proprement dit ou en ce qui concerne l'aéronautique à terre, ou dans les deux cas.

f) « Instructeur d'aviation » désigne tout individu occupé à donner ou s'offrant à donner un enseignement aérien, en vol ou au sol ou dans les deux cas, que ce soit avec ou sans rétribution ou autre récompense sans faire de publicité sur cette occupation, sans désigner l'ensemble de

ses services « école aérienne » ou tout autre terme équivalant et sans employer ou se servir d'autres instructeurs.

g) « Aéronef civil » veut dire tout aéronef autre qu'un aéronef public.

h) « Club aérien » désigne toute personne autre qu'un individu qui, sans but lucratif ou récompense, possède, loue ou se sert d'un aéronef, ou plus, dans le but d'enseignement, de plaisir ou les deux.

i) « Terrains d'atterrissage » désigne tout espace de terre ou d'eau ou des deux qui sert ou qui est rendu utilisable à l'atterrissage ou décollage d'aéronefs, qui peut ou ne peut pas pourvoir à l'abri, l'approvisionnement, la réparation d'aéronefs et qui quant à la taille, au dessin à la surface, au balisage, à l'équipement et la direction offre un minimum requis qui est établi de temps en temps par les officiers administratifs désignés.

j) « Piste d'atterrissage » désigne tout espace de terre ou d'eau ou des deux qui sert ou qui est rendu utilisable à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs ayant au moins 200 pieds de terre ou d'eau de largeur et au moins 1.000 pieds de terre ou d'eau de longueur, et dont l'emploi ne se fera, sauf en cas d'urgence, que comme désigné de temps en temps par les officiers administratifs désignés.

k) « Personne » désigne tout individu ou toutes sociétés ou toute association d'individus.

l) « Aéronef public » désigne un aéronef employé exclusivement au service de tout gouvernement ou de toute subdivision politique d'un gouvernement y compris le gouvernement des Etats-Unis ou du district de Columbia et de tout état, territoire ou possession insulaire des Etats-Unis, mais cette définition ne comprend pas un aéronef appartenant à un gouvernement qui l'utiliserait pour le transport des personnes ou des marchandises pour un besoin commercial.

Aéronefs. - Constructions. - Classement. - Licences fédérales.

ART. 2. — Il sera illégal à toute personne de manœuvrer, piloter ou naviguer, ou faire ou autoriser à manœuvrer, piloter ou naviguer dans cet Etat aucun aéronef civil à moins que cet aéronef n'ait une licence actuellement en vigueur, émise par le Gouvernement des Etats-Unis ; mais cette restriction ne s'appliquera pas à un aéronef ayant reçu sa licence d'un pays étranger avec lequel les Etats-Unis ont une convention réciproque couvrant les opérations d'un aéronef ayant une telle licence ou à un vol sans transport de passager dans un but d'inspection ou d'essais autorisés par le ⁰⁰⁰ à être fait sans cette licence.

Qualification des pilotes. - Licences fédérales ou brevets,

ART. 3. — Il sera illégal à toute personne de piloter dans cet Etat tout aéronef civil à moins que cette personne ne soit titulaire d'un brevet de pilote actuellement en vigueur ou d'un permis d'élève émis par le gouvernement des Etats-Unis, mais cette restriction ne s'appliquera pas à toute personne manœuvrant un aéronef tenant sa licence d'un pays étranger avec lequel les Etats-Unis ont une convention réciproque couvrant les opérations d'un aéronef ayant licence.

Possession. - Présentation des licences ou brevets.

ART. 4. — Le certificat de la licence ou du brevet requis respectivement d'un pilote ou d'un élève sera conservé personnellement par le détenteur

de la licence ou du brevet pendant qu'il manœuvre un aéronef dans cet Etat. Le certificat de la licence requis d'un aéronef sera conservé dans l'aéronef à tout moment et sera affiché visiblement sous l'engin aux yeux de tous les passagers, les certificats de licences de pilotes, brevets d'élèves ou licences d'aéronef seront présentés à l'inspecteur sur leur demande de tout passager, de tout officier de cet Etat, de tout officiel, directeur ou personne dirigeant tout aéroport dans cet Etat sur lequel il atterrira ou sur la demande raisonnable de tout autre personne dans toute poursuite criminelle.

En vertu des dispositions de cet acte un défendeur qui s'appuie sur une licence ou un brevet quelconque aura à sa charge de prouver qu'il a une licence en ordre ou qu'il est le détenteur d'un brevet ou d'une licence régulière.

Le fait de ne pas être détenteur du certificat de licence ou de brevet peut être prouvé par un certificat signé par l'officiel ayant le droit de délivrance, ou son délégué, avec le cachet du bureau établissant qu'il a fait des recherches diligentes dans les archives de son bureau, et que de ces archives il résulte que la licence ou le brevet en question n'est pas envoyé.

Commission aéronautique. - Nomination. (2)

ART. °°. — Il est créé par cet article une commission aéronautique qui sera connue comme la commission aéronautique, comprenant 5 personnes devant être nommées par le Gouverneur et qui serviront sans autre indemnité que le remboursement des frais de voyage.

Cependant deux au moins des membres de la commission doivent être ou avoir été employés à titre actif et avoir au moins trois ans d'expérience pratique d'aéronautique civil.

Le Gouverneur désignera par période le membre de la commission qui sera son Président et qui devra agir en ce rôle durant le temps de ses fonctions.

Trois des dites personnes y compris le Président seront désignées pour une période de quatre ans depuis et après le °° dans la commission suivant leur nomination et deux pour une période de deux ans depuis et après le °° dans le °° suivant leur nomination et à l'expiration des temps de ces commissaires respectifs le Gouverneur nommera leurs successeurs chacun devront entrer en fonction pour quatre ans et tous devront conserver leur fonction jusqu'à ce que leur successeur soit nommé et ait pris charge.

Pouvoirs et devoirs de la Commission. - Organisation.

ART. °°. — La Commission devra dans les trente jours suivant sa nomination organiser, choisir un cachet pour la commission et faire tels règlements et statuts pour l'administration de la commission qui ne sortent pas des cadres ici dessinés qu'elle jugera nécessaires et pourra de temps en temps amender ces règlements et statuts.

Pouvoirs et devoirs de la Commission. - Employés.

ART. °°. — La Commission peut employer des clerks et autres employés assistants qu'elle jugera nécessaires pour la bonne marche de ses affaires et devra fixer leur salaire. Chaque commissaire et les employés de la commission seront défrayés de tous frais de voyage et

débours actuels et nécessaires encourus par eux dans l'exercice de leurs fonctions officielles.

Pouvoirs et devoirs de la commission. - Bureaux et dépenses.

ART. 000. — Le Secrétaire d'Etat ou autre officiel de l'Etat qui est chargé de loger les commissions d'Etat ou autres groupes d'Etat similaires, devra fournir des bureaux convenables à la commission dans la ville de 000 et la commission peut avoir des bureaux dans toute autre ville de l'Etat de 000 que la commission peut désigner et peut faire des dépenses nécessaires pour l'ameublement de bureaux, papeterie, imprimerie, dépenses occasionnelles et autres dépenses nécessaires à la mise en vigueur de cette loi, et en général à l'encouragement de l'aéronautique dans cet Etat.

Pouvoirs généraux de vote et publication des statuts, règlements et prescriptions.

ART. 5. — A l'exception des cas qui ne sont pas spécialement prévus dans cette loi, la commission devra avoir la direction générale de l'aéronautique dans l'Etat y compris (1) l'établissement, la situation, la subsistance, la marche et l'usage des aérodromes, terrains d'atterrissage, pistes d'atterrissage, balisages, phares aériens, et toutes les autres aides à la navigation aérienne et (2) l'établissement, l'exploitation, la direction, l'équipement de tous clubs aériens les écoles aéronautiques et autres personnes donnant de l'instruction aérienne. La Commission devra adopter et promulguer les statuts et règlements établissant les minima requis auxquels tout ce qui a trait à la navigation aérienne, les écoles de l'air et clubs aéronautiques, devront se soumettre, adopter et faire appliquer, les statuts, règlements et prescriptions, protéger contre les accidents et sauvegarder la sécurité des personnes manœuvrant ou faisant usage d'aéronefs, et les personnes et les biens sur terre et développer et faire progresser l'aéronautique dans cet Etat.

En vue d'éviter le danger d'un accident dû à la confusion provoquée par les statuts, règlements et des prescriptions dirigeant l'aéronautique les statuts, règlements et prescriptions de la Commission seront gardés aussi conformes que possible avec la législation fédérale, les statuts, règlements, prescriptions sur l'aéronautique et ne seront pas incompatibles avec la législation fédérale souveraine, statuts, règlements, prescriptions sur ce sujet.

Tous statuts généraux, prescriptions et règlements de la Commission seront affichés en public dans le bureau principal de 000 au moins 000 jours avant de devenir effectifs et recevront autant de publicité, soit par annonces dans un journal ou autrement que la Commission le jugera utile. Toutes prescriptions s'appliquant seulement à une ou deux personnes particulièrement nommées seront envoyées ou signifiées à cette ou ces personnes.

Tous statuts, ordres, règlements généraux ou autres adoptés par la Commission seront gardés dans le dossier du Secrétaire d'Etat.

Enquêtes et recherches.

ART. 6. — La Commission aura le droit de mener des enquêtes, des interrogations, des recherches concernant des sujets régis par les stipulations de cette loi et les accidents et les dégâts ayant eu lieu par une manœuvre d'aéronef dans cet Etat.

La Commission aura le droit de faire prêter serments et affirmations à attester tous actes officiels, renvoyer des assignations contraindre la présence et les témoignages et dépositions des témoins et la production des papiers, livres et documents.

S'il est une personne qui refuse de se soumettre à une assignation ou à un règlement établi par l'autorité de cette loi, la Commission pourra invoquer l'aide de tout tribunal de cet état du comté ou d'une circonscription. Le Tribunal pourra là-dessus donner l'ordre à cette personne d'obéir à la demande d'assignation ou règlement du ^{ooo} ou de donner sa déposition sur le sujet en question. Tout manque d'obéissance à l'ordre du Tribunal sera puni par le Tribunal comme une offense.

Admission des preuves dans les recherches et enquêtes. Témoignage du ^{ooo}.

ART. 7. — Les rapports des recherches et des enquêtes ou toutes parties de celles-ci ne seront pas admises comme preuves ou ne serviront à rien dans une affaire engagée comme procès, ou les suites que comportent l'affaire pour laquelle ont été faites les recherches et enquêtes à l'exception des cas criminels ou autres établis par la Commission ou au nom du ^{ooo} sous les prescriptions de cette loi, et la Commission ne sera requise à témoigner pour les cas contestés ou pour des informations acquises en raison de ses capacités officiellement reconnues.

La Commission ne sera pas requise à témoigner comme un expert dans toute affaire, procès ou suite judiciaire englobant tout aéronef ou aide à la navigation.

Exécution, - Coopération.

ART. 8. — Ce sera un devoir de la Commission et de chaque officier municipal ou du comité chargé de l'exécution des lois municipales et de l'Etat d'exécuter et d'assister à l'exécution de cette loi. La Commission est autorisée plus loin au nom du peuple, de l'Etat de ^{ooo} à exécuter les prescriptions de cette loi par injonctions devant le Tribunal du Comté ou d'une circonscription de cet Etat.

Les autres services et subdivisions politiques de cet Etat sont autorisés à coopérer avec la Commission pour le développement de l'aviation dans cet Etat.

Licence, - Tarif.

ART. 9. — Un port aérien, terrain d'atterrissage, piste d'atterrissage, école de l'air, Club aérien, phare aérien, ou tout autre aide à la navigation aérienne ne pourra pas servir ou être utilisé à moins d'avoir dûment été autorisé par la Commission.

Dans l'espace de 60 jours après la date effective de cette loi, toute personne à qui appartient ou qui dirige un port aérien, terrain d'atterrissage, piste d'atterrissage, école de l'air, phare aérien, ou toute autre aide à la navigation aérienne, déposera une demande à la Commission pour une licence.

Des licences seront accordées toutes fois qu'elles seront raisonnablement nécessaires pour la convenance et la commodité du public et peuvent être accordées dans d'autres cas suivant l'initiative de la Commission. La Commission délivre des licences pour les ports aériens, terrains d'atterrissages, écoles de pilotage, club aérien, phare aérien, et

toute aide à la navigation aérienne en fonctionnement lorsque cette loi deviendra effective à moins que la Commission ne trouve que ces instruments ne sont ni construits, ni équipés selon le modèle imposé à tous par la Commission, ou que le club aérien ou l'école ne fonctionnent pas selon les règlements applicables pour ceux qui demandent une licence afin de monter une nouvelle école aérienne ou club aérien. Sauf en cas d'urgence, un aéronef ne devra ni atterrir, ni décoller d'aucun espace de cet Etat autre qu'un port aérien, terrain d'atterrissage ou piste d'atterrissage, mais il ne sera pas demandé de licence et les statuts, règlements, prescriptions, promulgués grâce à l'autorité de cette loi, ne seront pas appliqués à tout aéronef, terrain d'atterrissage, piste d'atterrissage, phare aérien ou toute autre aide à la navigation aérienne appartenant ou dirigée par le gouvernement des Etats-Unis.

La Commission est autorisée par cette loi à appliquer les tarifs ci-dessous pour la délivrance des différents types de licences suivants :

Pour chaque licence annuelle d'aérodrome ...

Pour chaque licence annuelle de terrain d'atterrissage ...

Pour chaque licence annuelle d'école aérienne ...

Des tarifs ne seront pas appliqués pour des licences annuelles de piste d'atterrissage ou de phare aérien.

Refus de licences. - Examen des lieux.

ART. 10. — Dans tous les cas où la Commission rejette une demande d'autorisation de diriger ou d'établir un port aérien, terrain d'atterrissage, piste d'atterrissage, école de l'air, club aérien, phare aérien ou toute autre aide à la navigation aérienne, ou dans tous les cas où la Commission conformément à cette loi établira un règlement demandant défendant, interdisant certaines choses, elle devra exposer ses raisons d'abord et établir les règlements à suivre avant que l'acceptation soit donnée ou de tels statuts, règlements, prescriptions modifiés ou changés.

Dans les cas où la Commission jugera une telle action nécessaire ou utile, elle peut faire fermer tout port aérien, terrain d'atterrissage, piste d'atterrissage ou faire cesser le travail de toute école aérienne, club aérien, phare aérien ou de toute autre aide à la navigation aérienne, jusqu'à ce que les demandes faites par la Commission aient été accordées.

Pour exécuter les prescriptions de cette loi, la Commission et tout officier d'Etat ou municipal chargé de faire respecter cette loi, peut venir inspecter et examiner à des heures raisonnables, les lieux, bâtiments et autres édifices ou les ports aériens, terrains d'atterrissage, piste d'atterrissage, écoles aériennes, clubs aériens, phares aériens et autres aides à la navigation aérienne, fonctionnant.

Appel.

ART. 11. — Toute personne contre qui un jugement a été prononcé peut dans les 10 jours après la signification de celui-ci en appeler au tribunal du comté ou de la circonscription dans lequel l'ordre d'exécution a été donné et où se trouve la propriété frappée par le jugement, afin de faire rechercher et déterminer la justesse et la légalité de cet ordre.

Procédure d'appel.

ART. 12. — L'intéressé qui fait appel doit remplir un *praecipe* dans le bureau du clerc du tribunal du comté ou de la circonscription et des convocations seront envoyées par le clerc.

A partir du moment où le *praecipe* a été rempli, l'appel sera classé pour le procès qui n'aura pas lieu avant 10 jours et après 30 jours de la signification et sera jugé par le tribunal du comté ou de la circonscription.

Au procès d'appel le tribunal entendra le témoignage au sujet de l'ordre d'exécution en question, au sujet de la condition de la propriété en question et la manière de son fonctionnement soit confirmant ou rejetant l'ordre de la Commission ou bien le tribunal peut renvoyer l'affaire à la Commission pour continuation de l'enquête.

Le tribunal du comté ou de la circonscription par sa propre initiative peut déterminer si le contenu du *praecipe* peut agir comme un *superseas* (révision).

Abandon au pourvoi. - Manque au pourvoiement en appel. - Défaut.

ART. 13. — Si un appel sur l'ordre de la Commission n'a pas été introduit pendant la période fixée, la partie contre qui le jugement a été prononcé sera condamnée à perdre le droit d'avoir la légalité et la justesse de l'ordre révisées devant un tribunal et cette conclusion ne sera pas mise en question devant aucune cour où on peut introduire des instances pour peines frappant la désobéissance à un règlement.

Peine.

ART. 14. — Toute personne qui manque d'obéir aux règlements ou viole quelques stipulations de cette loi, ou statuts, règlements et prescriptions adoptés par la Commission sera coupable de délit et condamnable à une amende ne dépassant pas 500 dollars ou à un an d'emprisonnement ou aux deux.

Constitutionnalité.

ART. 15. — Si une stipulation de cette loi ou son application à toutes personnes ou circonstances, est invalidée, une telle invalidation n'affectera pas les autres stipulations ni les autres applications de la loi qui peuvent être exécutées sans la stipulation ou l'application invalidée, et à cette fin les stipulations de la loi sont déclarées disjointes.

Uniformité d'interprétation.

ART. 16. — Cette loi sera interprétée et expliquée de façon à atteindre son but général de rendre uniforme la loi des Etats qui l'ont décrétée (3).

Titre abrégé.

ART. 17. — Cette loi peut être citée comme « loi réglant uniformément l'aéronautique ».

Révocation.

ART. 18. — Toute loi ou partie de loi qui est incompatible avec les stipulations de cette loi est révoquée ici.

Date effective.

ART. 19. — Cette loi entrera en vigueur le ...

NOTES. — (1) Dans le texte de la loi les officiers administratifs désignés sont remplacés par des "...

(2) La création d'une Commission est facultative pour les Etats adoptant cette loi uniforme, aussi ces sections ne sont-elles pas numérotées; la création d'une Commission n'est que recommandée par les auteurs de cette loi et l'on pourrait y substituer un simple officier administratif de l'Etat.

(3) Cependant certains Etats ont la possibilité d'appliquer des règles qui leur sont propres.

**II^e PROJET DE LOI UNIFORME DE LA CONFERENCE NATIONALE
ADOpte EN 1935**

**LOI UNIFORME SUR LES AÉRODROMES
UNIFORME AIRPORT ACT**

Un Act déterminant les règles d'acquisition, de construction, d'exploitation et de réglementation des aérodromes et des autres facilités de navigation ; déclarant que la propriété et l'exploitation des aérodromes par les municipalités doivent être faites dans l'intérêt public ; accordant le droit d'expropriation pour créer un aérodrome aux villes et autres subdivisions politiques ; fixant l'émission de titres et l'imposition de taxes à cet effet, et étendant les règles de police à ces aérodromes publics.

ART. 1. — Les municipalités peuvent acquérir des aérodromes, les municipalités, comtés et autres subdivisions politiques de l'Etat sont ici autorisées, séparément ou conjointement, à acquérir, établir, construire, étendre, posséder, louer, contrôler, équiper, développer, entretenir, exploiter et réglementer les aérodromes et les terrains d'atterrissage à l'usage des machines aériennes, à l'intérieur comme à l'extérieur des limites géographiques de ces municipalités, comtés et autres subdivisions politiques. Ils peuvent employer toute propriété convenable dans ce but qui est ou pourra être possédée ou contrôlée par lesdites municipalités, comtés ou autres subdivisions politiques. Mais aucun comté n'aura la possibilité d'exercer l'autorité ainsi conférée au dehors de ses limites géographiques sauf dans un comté limitrophe, et ceci seulement conjointement avec un tel comté limitrophe.

Intérêt public des aérodromes.

ART. 2. — Tous terrains acquis, possédés, loués, contrôlés ou occupés par ces comtés, municipalités, ou autres subdivisions politiques dans le ou les buts énumérés dans la section I de cet Act pourront et seront de ce fait déclarés être acquis, possédés, contrôlés ou occupés à des fins publiques gouvernementales et municipales.

ART. 3. — La propriété publique peut être acquise par achat direct ou expropriation. La propriété nécessaire à un comté, une municipalité ou à une autre subdivision politique pour un aérodrome ou terrain d'atterrissage, ou pour l'agrandissement d'un aérodrome, ou d'un terrain d'atterrissage peut être acquise par cession, achat, location ou autres moyens si une telle subdivision politique peut s'accorder avec les propriétaires sur les bases de cette acquisition et autrement par expropriation.

ART. 4. — Le prix d'achat peut être payé par émission d'obligations ou autrement. Le prix d'achat ou d'adjudication de la propriété, en accord avec les dispositions de cet Act, pour un aérodrome ou terrain d'atterrissage peut être acquitté par l'appropriation des sommes disponibles, tiré en tout ou en partie du produit de la vente d'obligations dudit comté, municipalité ou autre subdivision politique, selon la décision du corps législatif de cette subdivision politique.

ART. 5. — Autorisation d'équiper, d'améliorer, d'établir les charges et salaires et de louer. Les comtés ou municipalités ou autres subdivisions politiques de cet Etat qui ont établi ou établiront des aérodromes ou terrains d'atterrissage ou qui acquièrent, louent ou réservent une propriété à de telles fins sont de ce fait autorisés :

a) À construire, équiper, développer, entretenir et exploiter ces terrains ou à investir de l'autorité nécessaire à ces opérations un fonctionnaire, bureau ou services de la subdivision politique. Les frais de construction, équipement, développement, entretien et exploitation seront sous la responsabilité de cette subdivision politique.

b) À adopter les règlements et établir les charges, salaires, péages, pour l'usage de ces aérodromes ou terrains d'atterrissage ; à fixer les pénalités pour la violation de ces règlements et à établir des droits de saïsie pour obliger au paiement de ces charges, salaires et péages.

c) À louer pour un terme n'excédant pas ^{ooo} années, ces aérodromes ou terrains d'atterrissage à des sociétés privées pour l'exploitation, ou de donner à bail ou transférer pour un terme n'excédant pas ^{ooo} années à des sociétés privées l'exploitation de l'étendue aérienne et terrestre des aménagements et de l'équipement des aérodromes et terrains d'atterrissage pourvu que dans chaque cas, ce faisant, le public ne soit pas privé de l'usage légitime et égal pour tous ces aérodromes.

ART. 6. — Les fonds d'exploitation peuvent être tirés de taxes ou autres. Les autorités publiques locales ayant le pouvoir de voter des crédits dans un comté, municipalité ou autre subdivision politique d'un Etat, acquérant, établissant, développant, exploitant, entretenant ou contrôlant les aérodromes ou terrains d'atterrissage d'après les dispositions de cet Act, sont par cela autorisés à disposer ou à lever des taxes ou autrement les fonds nécessaires d'après cet Act et aussi d'employer dans ce ou ces buts les fonds fournis par ces aérodromes ou terrains d'atterrissage.

ART. 7. — Autorisation d'acquérir des droits aériens par achat ou expropriation. S'il est nécessaire, en vue de dégager l'espace aérien pour l'atterrissage ou le décollage des aéronefs utilisant les aérodromes ou terrains d'atterrissage acquis et exploités d'après les règles de cet Act, les comtés, municipalités ou autres subdivisions politiques de l'Etat considéré sont, par le présent article, autorisés à acquérir ces droits de survoler une propriété privée qui seront nécessaires pour assurer la

sécurité de l'approche desdits aérodromes et terrains d'atterrissage. De tels droits de survol peuvent s'acquérir par cession, achat, location ou expropriation de la manière fixée par la section 3 de cet Act pour l'acquisition d'aérodromes ou terrains d'atterrissage ou leurs agrandissements.

ART. 8. — Autorisation d'acquérir des servitudes pour la signalisation lumineuse ou le repérage. Les comtés, municipalités ou autres subdivisions politiques de l'Etat sont autorisés par cet article à acquérir pour un certain nombre d'années ou pour toujours le droit ou la servitude de placer et d'entretenir des repères convenables pour la signalisation diurne et de placer, faire fonctionner et entretenir les repères convenables pour la signalisation nocturne des bâtiments ou autres constructions qui s'opposent à la sécurité de manœuvre des appareils aériens utilisant les aérodromes et terrains d'atterrissage acquis ou entretenus comme il est fixé dans cet Act. De tels droits ou servitudes peuvent s'acquérir par cession, achat, location ou expropriation de la manière fixée par la section 3 de cet Act pour l'acquisition d'aérodromes ou terrains d'atterrissage ou leurs agrandissements.

ART. 9. — Autorisation de faire les règlements de police des aérodromes. A ces comtés, municipalités ou autres subdivisions politiques de l'Etat considéré qui acquièrent, établissent, développent exploitent, entretiennent ou contrôlent un aérodrome ou un terrain d'atterrissage en dehors ou en dedans des limites géographiques d'une telle subdivision, il est accordé par le présent article, le droit de promulguer, modifier ou renforcer les règlements de police pour aérodromes ou terrains d'atterrissage.

III^e PROJET DE LOI UNIFORME NON REGLEMENTAIRE ADOPTÉ EN 1922

Définition des termes.

ARTICLE PREMIER. — Dans cet Act « aéronef » comprend : ballon, aéroplane, hydravion et tout véhicule utilisé pour la navigation aérienne. Un hydravion, quand il est posé sur l'eau ou manœuvré sur l'eau ou immédiatement au dessus de l'eau sera soumis aux lois de la navigation fluviale ou maritime. Lorsqu'il est manœuvré dans l'air autrement qu'immédiatement au dessus de l'eau il sera traité comme un aéronef.

« Aéroneute » comprend : aviateur, pilote, aérostier ou toute autre personne ayant un rôle quelconque dans la manœuvre d'un aéronef en vol.

« Passager » comprend toute personne voyageant à bord d'un aéronef, mais n'ayant aucun rôle dans sa manœuvre.

Souveraineté dans l'espace.

ART. 2. — La souveraineté dans l'espace au dessus des terres et des eaux de l'Etat considéré est déclaré appartenir à l'Etat sauf si le peuple

de l'Etat l'a accordé aux Etats-Unis conformément à une cession constitutionnelle.

Possession de l'espace aérien.

ART. 3. — La propriété de l'espace aérien au-dessus des terres et des eaux de l'Etat considéré est déclarée être investie dans les personnes des divers propriétaires de la surface sous-jacente soumise au droit de survol de la section 4.

Légalité du survol.

ART. 4. — Le survol par un aéronef des terres et des eaux de l'Etat considéré est légal (1) sauf à une altitude assez basse pour gêner l'emploi déjà existant de la terre, de l'eau ou de l'espace au dessus qu'en fait le propriétaire ; (2) sauf si le vol est conduit de manière tel'e qu'il devient dangereux aux personnes et propriétés situées sur le sol sous-jacent. L'atterrissage d'un aéronef sur les terres ou les eaux d'un particulier, sans son consentement, est illégal, sauf dans le cas d'atterrissage forcé. Pour les dommages causés par un atterrissage forcé, cependant le propriétaire ou le locataire de l'aéronef sera responsable, comme déterminé à la section 5.

Dommages sur terre.

ART. 5. — Le propriétaire de tout aéronef, manœuvrant au dessus des terres et des eaux de cet Etat est absolument responsable des accidents aux personnes ou biens du sol sous-jacent causés par le vol de l'aéronef, ou la chute ou le jet d'un objet en provenant, que ce propriétaire soit ou non négligent, sauf si l'accident est causé en tout ou partie par la personne blessée ou par le propriétaire du bien avarié. Si l'aéronef est loué à l'époque de l'accident causé à une personne ou à un bien, le propriétaire et le locataire sont responsables tous les deux, et ils peuvent être poursuivis conjointement ou séparément. Un aéronaute qui n'est ni propriétaire ni locataire ne sera responsable que de sa propre négligence ; la personne blessée ou le propriétaire du bien endommagé auront un droit de saisie sur l'aéronef, cause de la blessure, de l'étendue du dommage causé par l'aéronef ou par les objets qui en tombent.

Collision d'aéronefs.

ART. 6. — La responsabilité du propriétaire d'un aéronef envers le propriétaire d'un autre aéronef ou envers les aéronautes ou passagers de chacun des aéronefs pour un dommage causé par une collision sur terre ou en l'air sera déterminée par les règles de loi applicables aux délits sur terre.

Jurisdiction sur les crimes et délits.

ART. 7. — Tous les crimes, délits et autres fautes commis par ou contre un aéronaute ou un passager en vol sur cet Etat seront gouvernés par les lois de cet Etat ; et la question de savoir si le dommage causé par ou à un aéronef en vol au dessus de cet Etat constitue un crime, un délit ou une autre faute, sera déterminée par les lois de cet Etat.

Juridiction sur les contrats.

ART. 8. — Toutes les relations contractuelles, légales ou autres, formées par des aéronautes ou des passagers en vol au dessus de cet Etat auront le même effet que si elles avaient été formées sur le sol sous-jacent.

Le vol dangereux est un délit.

ART. 9. — Tout aéronaute ou passager qui, au dessus d'une région très habitée ou d'un rassemblement populaire dans cet Etat accomplira un vol acrobatique ou qui, sauf pour le décollage et l'atterrissage, effectuera un vol assez bas pour mettre en danger les personnes du sol sous-jacent, ou jettera tout objet, sauf de l'eau ou du sable fin, sera coupable d'un délit, et punissable d'une amende inférieure à 500 ou à un emprisonnement de 500 au plus, ou aux deux.

La chasse faite d'un aéronef est un délit.

ART. 10. — Tout aéronaute ou passager qui, en vol au dessus de cet Etat, tuera intentionnellement ou essaiera de tuer tous oiseaux ou animaux, sera coupable d'un délit et punissable d'une amende inférieure à 500 ou à un emprisonnement de 500 au plus, ou des deux.

DOCUMENTS

Tableau comparatif des poids et mesures des Etats-Unis et leur conversion dans le système décimal.

Poids :

once	23 g. 338
livre	0 kg. 453
« stone »	6 kg. 343
tonne	1.016 kg. 648

Mesures. — De distance :

pied	0 m. 30479
« yard »	0 m. 914
mille	1.609 m. 31

De volume :

gallon	4 litres 53
------------------	-------------

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES AMERICAINS

- BALL. — Compulsory Airplane Insurance. *Journal of Air Law*, 10-1933-52.
- BENNETT (Richard Rea). — Aviation, its commercial and financial aspects. New-York, 1929.
- BLACK (Archibald). — Transport aviation (A handbook on the aviation business). New-York, 1929. — Chapitre rédigé par J. Haclan O'Connell, sur le droit aérien.
- BROWN (Harold Lincoln). — Aircraft and the law. New-York, 1933. (A survey on the rights, duties and liabilities of all persons concerned with aircraft operation, and the interest of the general public in connection). Public Library N. Y. : U D W B.
- CHA (Lincoln Hsiu). — Liability in the law of aviation. Arbona, Illinois, 1933.
- DAVID (Paul T.). — The economics of air mail transportation. Washington, 1934. Public Library, New-York.
- DAVIS (W. J.). — Aeronautical law, 1930. Supplément, 1933. Los Angeles.
- Laws over wings. Los Angeles, 1926.
- EDDY (Myron F). — Aircraft radio. New-York, 1931.
- EWING (H. D.). — Problems of aeronautical law. New-York, 1934.
- FIXEL (Rowland W.). — The law of aviation. Albany, 1927. Cote : Public Library N.-Y. : U D W B.
- GROSS (R. D.) and DAUGHERTY (W.). — A Study in Aviation. Manufacturing research, May 18, 1931. Business School. Harvard University.
- HOTCHKISS (H. G.). — Aviation Law. New-York, 1928. (A treatise with complete citations of Federal and State decisions and including texts in full of international conventions and Acts. Public Library) : U D W B.
- LAWRANCE (Charles C.). — Our National Aviation Program. New-York, 1932. Publié par l'Aeronautical Chamber of Commerce of America.

- LEWIS (Ellmer A.). — Laws relating to postal air service. Washington, 1933. Cote : Public Library, N.-Y., T T p. v. 48, n° 6.
- LOGAN. — Aircraft law, made plain. Saint-Louis, 1928.
- PENNSYLVANIA STATUTES. — Act providing for the regulations of aeronautics, 25 mai 1933. N.-Y., Pub. Library : U D Y., p. v. 59, n° 3.
- REEVES (Earl). — Aviation's place in to-morrow's business. New-York, 1930.
- ROHLFING (Charles C.). — National regulations of aeronautics. Philadelphia, 1931.
- SMITH (G. M.). — Determination of Air-Mail Rates for the San Francisco New-York Airway. Thesis of University of California. Pacific Aero-Mainne, Berkeley (Cal.), 1935.
- SWEENEY. — The nature and development of aviation insurance. Philadelphia, 1927).
- TUTTLE (A. H.). — Extent of power of Congress over aviation. Cincinnati, 1931.
- WENNEMAN (Jos. H.). — Municipal airports. Cleveland, 1931.
- WOOLLEY and HILL. — Airplane transportation. Hollywood, 1929.
- ZOLLMANN (Carl). — Law of the Air. Milwaukee (Wisconsin), 1927.
- ZOLMMANN. — Cases of Air Law. St Paul, 1930. 2^e édition : 1932.

OUVRAGES ANGLAIS

- HAZELTINE (H. D.). — The law of the Air. Londres, 1911.
- Mc NAIR. — The Law of the Air. Londres, 1932.
- STEPHEN. — Commentaries on the Laws of England (trad. française sur la 19^e édition, Paris, volumes parus : tome III, 1931 ; tome I, 1933).

OUVRAGES FRANÇAIS

- ANCEL. — La Common Law d'Angleterre (thèse Paris, 1927).
- BLUM (R.). — Assurances Aériennes (thèse Paris, 1930).
- BOUILLOUX-LAFONT. — L'aviation commerciale en France. Paris, 1931.
- COUANNIER (A. H.). — Eléments créateurs du droit aérien. Paris, 1929.
- LAMPUÉ. — Rapports de l'Etat des compagnies de navigation aérienne. (Thèse Paris, 1927, tome 38).
- LE GOFF. — Traité théorique et pratique de droit aérien. Paris, 1934.

- LÉVY-ULLMANN. — Le Système juridique de l'Angleterre. Paris, 1928.
- MAZEAUD (H. et L.). — Traité historique et pratique de la responsabilité civile, contractuelle et délictuelle. (Préface H. Capitant, Paris, 2^e éd., 1934).
- OPPIKOFER (H.). — L'aéronautique commerciale internationale et l'administration nationale. (Publié à la S. D. N.).
- RIPERT (G.). — La navigation aérienne (projet de loi). Rapport à la Société d'Etudes Législatives. (Paris, 1922).
- SMIRNOF. — Le C. I. T. E. J. A. (thèse Paris, 1936).

ARTICLES DE REVUES (classés par auteurs)

REVUES AMERICAINES

- AERONAUTICAL CHAMBER OF COMMERCE OF AMERICA. — Aircraft Year Book, depuis 1920. New-York.
- Air Transport, statistiques 1934. Washington, mars 28, 1935.
- AIR LAW REVIEW. — Editée par Alison REPPY. Journal officiel de l'Académie américaine de droit aérien. Publiée : Worcester. Mass. Bureaux : Washington Square 7. N.-Y. City.
- BOHLEN (Francis H.). — Aviation and Common Law. *Air Law Review*, N.-Y. Vol. VI, n° 2, avril 1935, page 163.
- BUNIS (J. D.). — Resiliation des contrats par le Postmaster General, écrit avec Marcus Schwartz. *Air Law Review*, New-York, vol. VI, n° 1. Janvier 1935, page 59.
- CUTHELL (Chester W.). — Développement des lois aériennes aux Etats-Unis. *Air Law Review*, N.-Y. City, Vol. 1, janvier 1930, p. 86.
- ELLICOTT (Byron K.). — Clauses excluding aviation injury and death, as risks not assumed in life or accident insurance policy. *Indiana Law Journal*, Vol. X, Feb. 1935, p. 286.
- EWING (H. D.). — Ground rule of torts by aircraft (at the Air law institute). *Air Law Review*, vol. n° 4.
- FAGG (Fred D.). — How many uniform aviation laws are there ? *Journal of Air Law*, vol. VII, janvier 1936, page 108.
- National transportation policy and aviation. *Journal of Air Law*, vol. VII, April 1936, page 155.

- Airspace ownership and the right of flight. *Journal of Air Law*, vol. III, July 1932, p. 400.
- FEDERAL AVIATION COMMISSION. — Report of the federal aviation commission. January 1935, 74 th. Congress, 15^e Session Senate, Document n° 15.
- FREEMAN (H. J.). — Survivance de la législation aérienne des Etats en 1928-29. *Air Law Review*, N.-Y. City, n° 1, janvier 1930, p. 61.
- GRANVILLE CURRY (R.). — New Powers of the Interstate Commerce Commission over air transportation. *Journal of Air Law*, vol. VI, janvier 1935, p. 94.
- HARPER (F. U.). — La règle *Res Ipsa Loquitur* en droit aérien. (The rule R. I. L. in aviation law). *Air Law Review*, N.-Y. City, n° 1, octobre 30, p. 480.
- KINGSLEY and GATES. — Liability to persons and property on the ground. *Journal of Air Law*, IV, 1933, 515.
- KINGSLEY (R.). — Report of the federal aviation Commission. *Journal of Air Law*, vol. VI, avril 1935, p. 177.
- LATCHFORD (Stephen). — Codification of Private International Air Law (discours prononcé devant la Fed. Bar Assoc. le 20 janvier 1936). *Federal Bar Association Journal*, vol. 2, n° 5, mars 1936, p. 267.
- LEIMAN (Eugene A.). — Autorité des règlements du Bureau de l'Air Commerce. Eugene A. Leiman, *Air Law Review*, N.-Y., vol. VI, n° 2, avril 1935, p. 257.
- MAC CORMICK (J. Francis). — Aviation law : scope and development. *Air Law Review*, vol. VI, oct. 1935, p. 281.
- Une juridiction fédérale exclusive sur l'aviation par les traités internationaux. *Air Law Review*, New-York, vol. VI, n° 1, janv. 1935, page 13.
- MULLIGAN (Denis). — Domestic Air Law, one of its administrative organs (address delivered before the Federal Bar Assoc., le 20 janvier 1936). *Federal Bar Association Journal*, vol. 2, n° 5, mars 1936, p. 285.
- OSTERHOUT (Howard). — La doctrine de *Res Ipsa Loquitur*. *Air Law Review*, N.-Y. City, n° 2, janvier 1931, p. 21.
- RITTENBERG (Saül N.). — Limitation of Airline passenger liability. *Journal of Air Law*, vol. VI, July 1935, p. 365.
- SCHWARTZ (M.). — Résiliation des contrats par le Postmaster Général (écrit avec J. D. Bunis). *Air Law Review*, New-York, vol. VI, n° 1, janvier 1935, p. 59.
- SWEENEY (E. C.). — The Airport as a nuisance. *Journal of Air Law*, vol. IV, July 1933, p. 330.

- Adjusting the conflicting interests of landowner and aviator in Anglo-American law. *Journal of Air Law*, vol. III, july, 1932, p. 329 ; oct. 1932, p. 531.
- U. S. DEPARTMENT OF COMMERCE. — Aeronautical radio range stations, Bureau of Air Commerce, Air navigation division. Washington, 9 mars 1935.
- Air Commerce Bulletin. Issued monthly, by the Bureau of Air Commerce. Washington.
- Air Commerce Regulations, Aeronautics Bulletin n° 7. Washington, 1^{er} janvier 1934.
- Air Commerce Regulations governing scheduled operation of Air line services. Aer. Bulletin n° 7 E. Washington, 1^{er} oct. 1934, amendé le 2 décembre 1935.
- Airways map of the United States. Washington, 1^{er} juin 1935.
- Civil Aircraft accidents and casualties. Washington, 1^{er} juillet 1935.
- Civil Aeronautics in the U. S. Aeronautics Bulletin n° 1. Washington, 1^{er} août 1935.
- Department of Commerce regulations governing entry and clearance of Aircraft (7 avril 1931) ; and United States Airport of entry regulations, 1^{er} novembre 1931. Aeronautics Bulletin n° 7 C. Washington, 1931.
- The Federal Airways system. Aer. Bulletin n° 24. Washington, 1^{er} juillet 1935.
- State Aeronautical legislation digest and uniform state laws. Aeronautics Bulletin n° 18. Washington, 1^{er} janvier 1936.
- U. S. HOUSE OF REPRESENTATIVES. — Air Mail. Hearings before the Committee of the post-office and post-roads. House of Representatives, 73rd, Congress, 2 nd Session, on H. R. 3, H. R. 8578 and other air mail bills. April 33. February and March 1934.
- U. S. SENATE. — Revision of Air-mail laws. Hearings before the Committee on post-offices and post-roads. Senate, 73 rd Congress, 2 nd Session. On S. 3012. A bill to revise air mail laws. March 12 to March 20, 1934.

REVUES FRANÇAISES

BOUCHÉ (Henri). — L'Economie du transport aérien en Europe. S. D. N. Organisation des communications et transit. Comité de coopération entre aéronautiques civiles. Genève, 1935.

COMITÉ FRANÇAIS DE PROPOGANDÉ AÉRONAUTIQUE. — Rapport sur l'aviation américaine, à la suite du voyage d'études aux Etats-Unis du 23 mai au 15 juin 1928. Paris, 1928.

DE LA GRANGE. — Rapport fait au nom de la commission, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, tendant à fixer le Statut de l'Aviation Marchande. Sénat, année 1931, n° 945. Annexe au procès-verbal séance du 23 décembre 1931.

LE DROIT AÉRIEN.

REVUE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE.

REVUE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE LOCOMOTION AÉRIENNE.

Vu :

LE DOYEN,
E. ALLIX

Vu :

LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE
G. RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,
S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

LES CONDITIONS DE L'EXPLOITATION

<i>Chapitre Premier.</i> — LES COMPAGNIES DE TRANSPORT AÉRIEN.	9
§ 1. — Règles de constitution	10
§ 2. — Organisation économique	11
<i>Chap. 2.</i> — LE CONTRÔLE GOUVERNEMENTAL	15
Sec. 1. — Le contrôle fédéral	16
§ 1. — <i>L'Air Commerce Act</i>	16
§ 2. — Organisation de l' <i>Air Commerce Bureau</i>	18
Sec. 2. — Le contrôle des Etats	25
§ 1. — Forme et composition des organismes régle- mentaires des Etats	26
§ 2. — Attributions	27
<i>Chap. 3.</i> — L'AIDE GOUVERNEMENTALE	30
Sec. 1. — La poste aérienne	32
§ 1. — Les débuts de la poste aérienne et la gestion directe par le <i>Postmaster General</i>	32
§ 2. — <i>L'Air Mail Act</i> de 1925	36
§ 3. — Le <i>Watres Act</i> et l'industrie dirigée	40
§ 4. — La résiliation des contrats postaux : ses con- séquences	42
§ 5. — Les nouvelles lois postales	48
§ 6. — Les contrats de poste étrangère	52
§ 7. — Résultats des contrats postaux	55

Sec. 2. — L'infrastructure	58
§ 1. — Les routes fédérales aériennes	59
A. La navigation aérienne	59
B. Les crédits mis à la disposition du Bureau de la Navigation Aérienne	64
C. L'infrastructure est-elle une subvention ?....	66
§ 2. — L'infrastructure organisée par les Etats, les Municipalités et les groupes privés	67
<i>Chap. 4. — L'EXPLOITATION COMMERCIALE</i>	70
Sec. 1. — La concurrence et les compagnies de trans- port aérien	70
§ 1. — La concurrence entre les différentes com- pagnies	71
§ 2. — La concurrence avec les autres moyens de transport	73
Sec. 2. — Politique suivie par les compagnies de trans- port aérien avec leurs clients	75
§ 1. — Les passagers	75
§ 2. — Les expéditeurs de marchandises	84
Sec. 3. — La politique d'expansion aérienne à l'étranger. <i>La Pan-American Airways</i>	86
§ 1. — Importance de la <i>Pan-American Airways</i> pour les Etats-Unis	87
§ 2. — Importance de la <i>Pan-American Airways</i> dans le monde entier	89
Sec. 4. — Les résultats	94
§ 1. — Résultats de trafic	94
§ 2. — Résultats d'exploitation	99
§ 3. — Résultats financiers	102
Conclusions sur l'organisation de l'aviation américaine....	108

DEUXIÈME PARTIE

LE TRANSPORT AERIEN

<i>Chapitre Premier. — LES SOURCES DU DROIT AÉRIEN AUX ETATS-UNIS</i>	113
---	-----

Sec. 1. — La législation fédérale	114
§ 1. — Son champ d'application	114
§ 2. — Constitutionnalité de la législation fédérale	115
§ 3. — Les traités internationaux	117
Sec. 2. — La législation des Etats	121
§ 1. — Pouvoirs des Etats	121
§ 2. — Les lois d'Etat uniformes	122
Sec. 3. — La législation municipale	125
Sec. 4. — La <i>Common Law</i>	127
<i>Chap. 2. — LE CONTRAT DE TRANSPORT</i>	130
Sec. 1. — Le statut du transporteur	130
§ 1. — Intérêt de la distinction	131
§ 2. — Critérium employé par les tribunaux	132
Sec. 2. — Le contrat de transport	133
§ 1. — A quel point commencent les relations contractuelles ?	134
§ 2. — Le billet de transport	135
§ 3. — Continuation et conclusion du voyage	136
Sec. 3. — Inexécution du contrat de transport	136
<i>Chap. 3. — LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR</i>	139
Sec. 1. — La responsabilité du transporteur envers ses passagers	139
§ 1. — Principe de la <i>Common Law</i>	139
§ 2. — Le degré de diligence exigé	140
§ 3. — Caractères généraux de la faute	143
§ 4. — Preuve de la faute	144
Sec. 2. — Limitation et exonérations de la responsabilité du transporteur	148
§ 1. — Exonérations totales de responsabilité	148
§ 2. — Limitations conventionnelles	151
§ 3. — Limitations législatives	153

Sec. 3. — Responsabilité du transporteur pour les marchandises et bagages	155
§ 1. — Principe de la responsabilité	155
§ 2. — Limitations et exonérations	156
Sec. 4. — Responsabilité pour dommages causés aux tiers	157
§ 1. — Atterrissage ou chute d'un aéronef sur la propriété d'autrui	158
§ 2. — Survol à basse altitude	160
§ 3. — La collision en vol	162
Sec. 5. — La réparation des dommages	163
§ 1. — Qui peut agir ?	163
§ 2. — Qui est responsable ?	164
§ 3. — Compétence des tribunaux	166
§ 4. — Réparation des dommages causés	166
<i>Conclusion</i>	168
<i>Chap. 4. — L'ASSURANCE AÉRIENNE</i>	169
Sec. 1. — Organisation des compagnies d'assurance aériennes	169
Sec 2. — Etude juridique de l'assurance	171
§ 1. — Assurance de choses	171
§ 2. — Assurance de responsabilités	173
§ 3. — Assurance de personnes	175
<i>Conclusion</i>	178
ANNEXES	181
<i>Air Commerce Act.</i> , 20 mai 1926	183
Lois postales	191
Projet de Code aéronautique uniforme	200
1° Projet de loi uniforme de réglementation aéronautique de la Conférence Nationale, adopté en 1935..	200

2° Projet de loi uniforme de la Conférence Nationale adopté en 1935	207
3° Projet de loi uniforme non réglementaire, adopté en 1922	209
Tableau comparatif des poids et mesures des Etats-Unis et du Système décimal	211
BIBLIOGRAPHIE	213

IMPRIMERIE DE LA LIBRAIRIE GÉNÉRALE
-:- DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE -:-
- PARIS
